

AUSSER KONTROLLE

Zweiter Zwischenbericht der Piratenfraktion
zum Untersuchungsausschuss BER

Martin Delius, Benedict Ugarte Chacón

AUSSER KONTROLLE

Zweiter Zwischenbericht der Piratenfraktion
zum Untersuchungsausschuss BER

Martin Delius, Benedict Ugarte Chacón

1. Auflage Juni 2015, Berlin

herausgegeben von der Piratenfraktion
im Abgeordnetenhaus von Berlin
Niederkirchnerstraße 5, 10111 Berlin
V.i.S.d.P.: Martin Delius

post@piratenfraktion-berlin.de
www.piratenfraktion-berlin.de

Fotografie Berthold Stadler

Lektorat Jenny Tschiltschke
Mitarbeit Thorsten Grünberg

Satz und Layout Fred Bordfeld,
gesetzt in PoliticsHead und DejaRip

ISBN: 978-3-9817262-2-0

INHALT

VORWORT

von Martin Delius

Im Januar 2014 veröffentlichte die Piratenfraktion ihren ersten Zwischenbericht zur Arbeit des Untersuchungsausschusses zur Aufklärung des BER-Skandals unter dem Namen „unten bleiben“. Seitdem ist eine Menge passiert und der Ausschuss hat insbesondere bei den offenen Fragen zur Steuerung des Projekts BER, zur Verantwortlichkeit der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH und zum Informationstransport während der heißen Phase des Projekts in den Jahren 2011 und 2012 enorme Fortschritte erzielt.

Wie von der Piratenfraktion schon 2013 gefordert, wurde im Juni 2014 der Auftrag des Untersuchungsausschusses endlich – mit allen Stimmen des Abgeordnetenhauses – um die Ära Mehdorn und das Krisenmanagement erweitert, welches heute als eins der Hauptprobleme bei der Fertigstellung des Flughafens gelten muss. Bis zur parlamentarischen Sommerpause 2015 ist es so gelungen, maßgebliche Akteure der Projektsteuerung, der Flughafengesellschaft, der Planer, der angeschlossenen Ämter, Verwaltungen sowie externe Sachverständige zu befragen.

Die Ergebnisse können sich sehen lassen, reichen aber auf keinen Fall aus, um zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Berichts von einem Abschluss der Beweisaufnahme auszugehen. Die Koalitionsfraktionen – getrieben vom bevorstehenden Wahlkampf – erwecken im Juni 2015 gern den Eindruck, als wäre alles gesagt und versuchen insbesondere, verantwortliche Akteure mit politischer Reichweite wie den Innensenator Frank Henkel oder den früheren Regierenden Bürgermeister Klaus Wowereit frühzeitig vor der Wahl aus der Schusslinie zu bringen. Schachzüge, die – obwohl im Einklang mit der Gesetzeslage – nicht anders gewertet werden können, als der Versuch einer Behinderung der letzten Phase der Aufklärung, aus rein machtpolitischen Interessen.

Indes hat der Untersuchungsausschuss selbst weiterhin mit verschiedenen Schwierigkeiten bei der Beweiserhebung durch Anforderung von Akten zu kämpfen, wobei ein gemeinsames öffentliches Interesse an der Klärung der noch offenen Fragen aller Fraktionen unbedingt geboten bleibt, um die Arbeit des Ausschusses insgesamt nicht zu gefährden. Herausgebende Stellen, die verpflichtet sind, die Beweisbeschlüsse des Ausschusses zu befolgen, müssen auch drei Jahre nach Einsetzung des Ausschusses noch regelmäßig auf die Pflicht zur Vollständigkeit der herausgegebenen Akten hingewiesen werden. Stellen, bei denen der Untersuchungsausschuss aufgrund seiner engen Verfassungsgrenzen nur um Amtshilfe bitten kann, wie brandenburgische oder bundesrepublikanische Ministerien, brauchen weiter die Gewissheit, dass es im Interesse aller Fraktionen des Abgeordnetenhauses ist, die Beweiserhebung zu einem erfolgreichen Abschluss zu bringen. Hier erweist sich das Vorgehen der Koalitionsfraktionen SPD und CDU als kontraproduktiv.

Durch die Fortschritte des Ausschusses in den letzten Monaten können wir ab dem Jahr 2016 von einem aussagekräftigen und deutlichen Abschlussbericht ausgehen, der die meisten gestellten Fragen geklärt haben wird und Parlament und Öffentlichkeit umfassend über die Gründe und den Ablauf des gesamten BER-Desasters informiert. Der nun vorliegende zweite Zwischenbericht der Piratenfraktion gibt einen Ausblick auf diesen Abschlussbericht des Ausschusses und versteht sich als Veröffentlichung der Erkenntnisse der Ermittlung seit 2014 aus Sicht der Piratenfraktion. Die Inhalte werden genauso wie des Berichts „unten bleiben“ in das Votum der Piratenfraktion zum Abschlussbericht einfließen.

Die Erkenntnisse aus den Bereichen Steuerung, Management, Genehmigungsverfahren und Objektüberwachung lassen sich knapp zusammenfassen: **Auf höchster Ebene der Flughafengesellschaft wurden frühe Warnungen vor dem Kollaps des Projekts ignoriert, strukturelle Fehlentscheidungen nicht revidiert, Entscheidungen getroffen, die Risiken noch verschärften, und es wurden eine Informationspolitik und ein Unternehmensklima gepflegt, die nicht im Ansatz der Aufgabe, den BER fertigzustellen, angemessen waren, und eine aktive Steuerung sowie eine Unterrichtung der Öffentlichkeit unmöglich gemacht haben.**

Die Geschäftsführung

Die Geschäftsführung unter Rainer Schwarz und Manfred Körtgen hat nach den bisherigen Untersuchungsergebnissen den Aufsichtsrat über einen langen Zeitraum nicht über den tatsächlichen Zustand des Projekts informiert. Im Gegenteil: Es liegen Belege dafür vor, dass Berichte, die dem Aufsichtsrat vorgelegt wurden, auf Anweisung aus der Geschäftsführung geschönt wurden. Schwarz und Körtgen etablierten ein Unternehmensklima, in dem kritische Stimmen schlicht kein Gehör fanden. Während der Ermittlungen hat sich auch mehrfach herausgestellt, dass Rainer Schwarz selbst nicht glaubwürdig behaupten kann, nicht über die technische und finanzielle Realität beim Projekt BER informiert gewesen zu sein. Rainer Schwarz war in diesem Punkt auch in seiner eigenen Aussage vor dem Ausschuss nicht glaubhaft. Er war vollumfänglich über den Projektbereich von Manfred Körtgen informiert.

Der Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat unter seinem Vorsitzenden Klaus Wowereit verstand seine Kontrollaufgabe offenbar dergestalt, die Berichte der Geschäftsführung ungeprüft zur Kenntnis zu nehmen. Die schon im frühen Projektstadium zahlreich vorgenommenen Nutzungsänderungen, die den Bauablauf schließlich massiv störten, wurden vom Aufsichtsrat gebilligt. Das Gremium hatte offenbar bis zum Scheitern der Inbetriebnahme im Frühjahr 2012 kein vollständiges Bild über den tatsächlichen Zustand der Baustelle – und es versäumt, sich über die Berichterstattung der Geschäftsführung hinaus eigenständig über das Projekt zu informieren.

Die Projektsteuerung

Der Projektsteuerer WSP CBP war über Jahre hinweg nicht in der Lage, die sich mehr und mehr festsetzenden strukturellen Defizite im Projekt BER zu erkennen, geschweige denn angemessen gegenzusteuern. Auf der Baustelle wurde zum Teil mit Wissen des Projektsteuerers ohne Pläne gebaut, Baumängel wurden offenbar nicht angemessen dokumentiert und abgearbeitet.

Externe Hinweise und Empfehlungen

Schon 2008 wiesen die Construction Manager von Drees & Sommer auf einen gestörten Projektablauf hin und rieten zur Verschiebung der damals noch für 2011 geplanten Inbetriebnahme. Ein Gutachten von Ernst & Young bestätigte später, dass der Bauablauf durch zahlreiche Änderungswünsche der Flughafengesellschaft massiv beeinträchtigt worden war. Trotz der frühen Warnungen hielten Geschäftsführung und Aufsichtsrat an der ursprünglichen Terminplanung fest und nahmen damit hohe Risiken für das gesamte Projekt bewusst in Kauf. Als sich McKinsey Anfang 2012 per Brief an die Geschäftsführung wandte und auf eine Gefährdung des Eröffnungstermins im Juni 2012 hinwies, wurde dieser Hinweis von der Geschäftsführung und vom Aufsichtsratsvorsitzenden wiederum ignoriert, was zur weiteren Eskalation im Projekt führte. Dem restlichen Aufsichtsrat wurden diese alarmierenden Informationen vorenthalten.

Trotz dieser deutlichen und gesicherten Erkenntnisse fehlen Antworten zu den Fragen der Plausibilität der Pläne für die Gebäudetechnik und der schwierigen finanziellen Situation der Flughafengesellschaft noch vollständig. Hierzu muss der Ausschuss noch mindestens bis zum Ende des Jahres 2015 arbeiten. Sinnvolle Schwerpunkte wären dabei die Fragen, ob die aktuell verfolgten Pläne zum Umbau der Entrauchungsanlage sachlich begründet worden sind und wie sie sich zu den ursprünglich verfassten Plänen verhalten. Dabei interessieren vor allem die Fragen der Plausibilität der ursprünglichen Pläne und die konkreten Gründe für den späten Umbau. Sind die umfangreichen Umplanungen am Ende durch die großen Nutzungsänderungen am Terminal notwendig geworden oder haben das Debakel an sich und das schlechte Krisenmanagement einen wesentlichen Anteil daran?

Darüber hinaus müssen im Rahmen des Untersuchungsauftrags die offenen Fragen

nach der Arbeitsfähigkeit und den Prozessen der Rechnungsprüfung und Auftragsvergabe der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH beantwortet werden. Nach derzeitigem Stand sind Forderungen in Milliardenhöhe noch nicht nachverhandelt. Firmen warten auf Bezahlung, die Flughafengesellschaft hat keinen Überblick über die tatsächlichen voraussichtlichen Projektkosten. Das belastet die Wirtschaftlichkeit und finanzielle Leistungsfähigkeit der Flughafengesellschaft enorm und muss im Rahmen des Untersuchungsausschusses geklärt werden. Eine weitere noch völlig ungeklärte Frage ist die unternehmensinterne Verwendung und Schichtung von Verbindlichkeiten und Kapital, bezogen auf operatives Geschäft und Projekt BER. Dabei muss die Frage geklärt werden, inwiefern der BER und das Debakel mit der Baustelle, die finanzielle Substanz gefährdet haben, wie das hätte verhindert werden können und welches Risiko für die Zahlungsfähigkeit der Flughafengesellschaft durch Aufsichtsrat und Geschäftsführung bewusst, unbewusst oder ungerechtfertigt in Kauf genommen wurde.

Die Piratenfraktion wird über diesen aktuellen Bericht hinaus weiter intensiv an der Klärung der noch offenen Fragen arbeiten. Und auf einen deutlichen Abschlussbericht hinarbeiten, in den alle Erkenntnisse der letzten Jahre einfließen müssen.



Martin Delius
Untersuchungsausschussvorsitzender BER
im Abgeordnetenhaus von Berlin

EINLEITUNG

von Benedict Ugarte Chacón

Als die Piratenfraktion im Februar 2014 einen ersten Zwischenbericht zu ihrer Arbeit im Untersuchungsausschuss zum BER-Debakel vorlegte, ahnten die Verfasser bereits, dass es nicht bei einem Zwischenbericht bleiben würde. Zu groß ist das im Zusammenhang mit dem Neubau des angeblichen „Weltflughafens“ angerichtete Desaster und zu vielschichtig gestalten sich die Zusammenhänge zwischen der falschen Standortentscheidung, der schon früh missglückten Bau- und Planungsphase des Flughafens, der daraus folgenden mehrfachen Verschiebung seiner Inbetriebnahme und des schwer nachvollziehbaren Krisenmanagements der Flughafengesellschaft und ihrer Anteilseigner Berlin, Brandenburg und Bundesrepublik Deutschland. Mitunter taten sich Skandale und Skandälchen innerhalb des über allem stehenden BER-Skandals auf: Zum Beispiel wurde ein als Retter der Brandschutzanlage gefeierter Honorarprofessor aus Cottbus aufgrund massiver Korruptionsvorwürfe im Sommer 2014 wieder vom Hof gejagt. Ein zunächst als Retter des BER gefeierter Spitzenmanager gab im Dezember 2014 seinen beabsichtigten Rückzug bekannt, nachdem er im Verbund mit externen Beratern in Sachen BER vieles angekündigt und wenig umgesetzt hat. Die Gesamtkosten für den Flughafen wollen oder können die Flughafengesellschaft und ihre Eigentümer nicht benennen, mittlerweile existiert ein „Terminband“, das eine Eröffnung des BER rund fünf Jahre nach dem letzten geplanten Eröffnungstermin vorsieht, das wäre im Jahr 2017. Die Kapazitäten des Flughafens sollen schon bei seiner möglichen Inbetriebnahme zu knapp sein, seine künftige Wirtschaftlichkeit wurde schon von mehreren Seiten infrage gestellt. Bei all dem machen es die Flughafengesellschaft und ihre Anteilseigner ihren Kritikern besonders leicht: Ankündigungen werden nicht eingehalten, parlamentarische Anfragen werden nicht oder nur unzureichend beantwortet, parlamentarische Ausschüsse werden hingehalten. Hinzu kam in der Vergangenheit das mitunter arrogante und freche Auftreten ehemaliger Manager in verschiedenen Ausschüssen des Berliner Landesparlaments, welches nur dadurch erklärt werden kann, dass diese Herrschaften scheinbar vergessen hatten, dass ihr Unternehmen ohne die öffentliche Hand schon längst nicht mehr existiert hätte. Die Ausgaben der öffentlichen Hand zu überwachen und zu hinterfragen, ist eine der ureigensten Aufgaben des Parlaments. Wenn Manager und Aufsichtsräte von Unternehmen in öffentlichem Eigentum permanent versuchen, die Abgeordneten in Unklarheit über den tatsächlichen Zustand ihres Unternehmens zu lassen, zeigt dies den mangelhaften Respekt vor dem Parlament auf der einen Seite. Wenn Teile des Parlaments sich dieses Vorgehen auch noch bereitwillig gefallen lassen, ja sogar den Untersuchungsausschuss zum BER-Debakel öffentlich in Frage stellen, zeigt dies auf der anderen Seite eine missverstandene Loyalität einiger parlamentarischer Kräfte gegenüber der Landesregierung.

Den Schwerpunkt dieses zweiten Zwischenberichts zur Arbeit der Piratenfraktion im Untersuchungsausschuss BER haben wir auf das Themenfeld „Kontrolle“ gelegt. Bei der Errichtung des Flughafens spielte eine Vielzahl von Akteuren eine Rolle, die das Baugeschehen sowie den Fortgang des gesamten Projekts überwachen sollten. Angefangen von der Bauüberwachung über verschiedene Ebenen des Controllings, eine Projektsteuerung und schließlich die Geschäftsführung und den Aufsichtsrat griffen beim Bau des Flughafens unterschiedliche Kontrollinstanzen ineinander. Die Frage, warum es trotz des komplexen Zusammenspiels all dieser Kontrollinstanzen zum Debakel um den BER kommen konnte, ist eine der Hauptfragen des Untersuchungsausschusses. Mit unserem Zwischenbericht wollen wir den Ergebnissen des Ausschusses keinesfalls vorgreifen, sondern lediglich einen aktuellen Stand dokumentieren und vorläufige Schlüsse ziehen. Es könnte also durchaus sein, dass im Lauf der weiteren Arbeit des Untersuchungsausschusses die eine oder andere Schlussfolgerung revidiert werden muss. Dies hängt u. a. von den zahlreichen Zeugenvernehmungen ab, die noch ausstehen, und davon, was sich schließlich aus den Akten ergibt. Nichtsdestotrotz erlaubt es die Auswertung der Aussagen der bisher gehörten Zeugen und des vorhandenen Aktenmaterials uns ein

vorläufiges Bild zu machen. Bis einschließlich Juni 2015 vernahm der Untersuchungsausschuss in 42 Sitzungen mit zum Teil über neun Stunden Dauer 48 Zeugen, manche davon mehrmals. Dies ergab bislang über 3.600 Seiten an Vernehmungsprotokollen. Das Volumen der bereits vorliegenden Akten lässt sich nur schätzen: Den Fraktionen liegen als Beweismittel 1.350 Aktenordner vor, Dutzende zusätzliche Ordner mit der Einstufung als „Verschlusssache" befinden sich im sogenannten Datenraum, dürfen von Abgeordneten und ihren Mitarbeitern also nur unter Aufsicht gelesen werden. Hinzu kommen mehrere Daten-DVDs sowie die jeweils von den Fraktionen selbst zusammengetragenen Materialien wie Bücher, Zeitungsartikel oder von Informanten zugespielte Unterlagen.

Bei einem Teil der für diesen Bericht verwendeten Materialien handelt es sich um solche, die auch der Untersuchungsausschuss als Beweismittel angefordert hat. Wir zitieren hier allerdings nicht aus den Beweismitteln, sondern aus Unterlagen, die die Piratenfraktion auf anderen Wegen erreicht haben und die – so es dem Schutz von Informanten nicht zuwiderläuft – von der Fraktion auch auf ihrer Dokumentationsplattform BERwatch veröffentlicht wurden.[1] Bei den wiedergegebenen Aussagen von Zeugen handelt es sich nicht um Zitate aus den Vernehmungsprotokollen, sondern um eine rein inhaltliche Wiedergabe. Damit soll vermieden werden, dass künftige Zeug*innen sich anhand konkreter Aussagen aus Vernehmungen vorbereiten können.

Die Vor- und Frühgeschichte des Flughafens BER haben wir in unserem ersten Zwischenbericht unter dem Titel „unten bleiben" skizziert.[2] Im vorliegenden Bericht soll es um verschiedene Kontrollinstanzen gehen, deren Arbeit – das ist offensichtlich – nicht dazu geführt hat, dass der Flughafen wie geplant am 3. Juni 2012 in Betrieb genommen werden konnte. Vor diesem Hintergrund verzichten wir an dieser Stelle auf die erneute Darstellung der frühen Projektphasen.

Berlin, im Juni 2015

1 https://ber.piratenfraktion-berlin.de/
2 Martin Delius/Benedict Ugarte Chacón, unten bleiben. Zwischenbericht der Piratenfraktion zum Untersuchungsausschuss BER, Berlin 2014. Im Internet: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:PP_BE_AH_BER_Zwischenbericht_v5_s.pdf

FRÜHE WARNUNGEN DES CONSTRUCTION MANAGERS DREES & SOMMER

Das Unternehmen Drees & Sommer war im Zuge des Projekts BER von der Flughafengesellschaft als sogenannter Construction Manager beauftragt worden. Laut Aussage des ehemaligen Technischen Geschäftsführers Thomas Weyer vor dem Untersuchungsausschuss sei diese Beauftragung vor dem Hintergrund vorgenommen worden, dass die finanzierenden Banken nach dem Entschluss der Flughafengesellschaft, den Bau in sieben Lose aufzuteilen statt einen Generalunternehmer zu beauftragen, die Bedingung gestellt hätten, die dadurch entstehenden Risiken durch ein renommiertes Unternehmen überwachen zu lassen. Laut Weyer hätte Drees & Sommer das Projekt „sehr ehrlich" dokumentiert, was er persönlich gutgeheißen habe. Der Flughafenplaner Hans-Joachim Paap von gmp sagte im März 2014 vor dem Untersuchungsausschuss aus, dass die Beauftragung von Drees & Sommer als Ergänzung zur Projektsteuerung (WSP CBP) gedacht gewesen sei. Als Construction Manager sei Drees & Sommer mit einer erweiterten Bauherrenfunktion ausgestattet gewesen, was auch einen direkten Durchgriff auf die Baufirmen beinhaltet habe.

Die Beauftragung von Drees & Sommer erfolgte in unterschiedlichen Stufen, nach den unten dokumentierten Warnungen des Jahres 2008 wurde die nächste Vertragsstufe nicht abgerufen, sodass die Beauftragung von Drees & Sommer erlosch. Zu den Gründen, die dazu geführt haben, dass die Beauftragung nicht fortgesetzt wurde, konnten die bislang befragten Zeugen keine konkreteren Angaben machen.

Laut Aussage von Hans-Joachim Paap habe Drees & Sommer schon Ende 2008 vorausgesagt, dass der damals noch für Oktober 2011 geplante Inbetriebnahmetermin des Flughafens verschoben werden müsse. Selbst eine Eröffnung im Jahr 2012 wäre laut Drees & Sommer nicht mehr zu halten gewesen, sagte Paap vor dem Ausschuss. Die pg bbi sei von der Flughafengesellschaft beauftragt worden, ein Gutachten von Drees & Sommer zu diesem Sachverhalt zu überprüfen und habe schließlich mit den Prämissen des Gutachtens übereingestimmt. Laut Paap hätten der Flughafengesellschaft damit am Ende des Jahres 2008 Informationen zu Kosten und Terminen vorgelegen, die sich später auch bewahrheitet hätten und anhand derer man das Projekt BER hätte realistisch steuern können. Paap deutete in seiner Aussage an, dass bei den Verantwortlichen der Flughafengesellschaft der Wille hierzu gefehlt habe. Auffällig an dem Vorgang sei laut Paap, dass die Flughafengesellschaft daraufhin die Zusammenarbeit mit Drees & Sommer beendet hätte. Nach einem juristischen Streit zwischen der Flughafengesellschaft und Drees & Sommer habe sich Letztere dazu verpflichtet, Stillschweigen über ihre Untersuchungsergebnisse zu wahren.

Im Lauf des Jahres 2014 wurden der Piratenfraktion anonym einige Dokumente von Drees & Sommer zugespielt, die im Zusammenhang mit dem Projekt BER erstellt wurden. Es handelt sich hierbei um Projektstatusberichte von Dezember 2008 und Januar 2009, ein Protokoll einer Besprechung am 10. November 2008 von Drees & Sommer mit der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft, die zur Vorbereitung der nächsten Aufsichtsratssitzung stattfand, und eine Zusammenfassung von Analyseergebnissen, die der Geschäftsführung am 18. November 2008 zuging.[3] Der Untersuchungsausschuss hat die besagten Dokumente ebenfalls als Beweismittel angefordert. Die folgenden Zitate stammen allerdings aus den Dokumenten, die der Piratenfraktion vorliegen und die diese auch schon vor einiger Zeit auf ihrer Plattform BERwatch veröffentlicht hat.[4] Zusammenfassend kann nach der Auswertung allein dieser einzelnen Dokumente gesagt werden, dass innerhalb der Flughafengesellschaft bereits 2009 klar gewesen sein muss, dass die Inbetriebnahme des BER nicht wie ursprünglich geplant im Oktober 2011 erfolgen konnte. Dieser Termin wurde aber erst im Sommer 2010 auf den dann wiederum nicht eingehaltenen 3. Juni 2012 verschoben. Davor hatte Drees & Sommer schon 2008 gewarnt und in einem Szenario sogar eine Inbetriebnahme erst im April

3 Vgl. auch Benedict Ugarte Chacón, Geschäftsführung ging am BER 2008 volles Risiko. In: Neues Deutschland v. 11.06.2014
4 https://ber.piratenfraktion-berlin.de/

2013 empfohlen. Dies deckt sich mit den Aussagen, die der Planer Hans-Joachim Paap vor dem Untersuchungsausschuss tätigte.

Das Dokument mit dem Titel „Ergebnisprotokoll Flughafen BBI-Terminal. Besprechung Geschäftsleitung am 10.11.2008. Vergabestrategie" trägt das Logo von Drees & Sommer und ist als „vertraulich" gekennzeichnet. Laut Protokoll nahmen an der Besprechung neben Rainer Schwarz, Manfred Körtgen, Olaf Nozon und weiteren Kräften der Flughafengesellschaft auch ein Teilnehmer von WSP CBP und drei von Drees & Sommer teil. Als Verfasser des Protokolls ist Gisbert Kolenda von Drees & Sommer angegeben. Die Besprechung fand zur Vorbereitung der Aufsichtsratssitzung am 12. Dezember 2008 statt. Unter Punkt vier hält das Protokoll zur „Projektstrategie" fest, dass Drees & Sommer in der Sitzung die damals „bestehenden Projektrisiken" vorgestellt habe.[5] Darunter fielen u. a. „erhebliche Kostenüberschreitungen bei den Ausschreibungen Gebäudehülle und Gebäudetechnik", das „Risiko weiterer Kostensteigerungen bei den im Ausschreibungsstadium befindlichen Vergabepaketen TGA 2 [Technische Gebäudeausrüstung, d. V.] sowie Ausbau 1 + Ausbau 2". Zudem ergebe sich eine „fehlende Planungstiefe durch baubegleitende Planung sowie in die Planung zu integrierende Nutzungsänderungen" und es fehlten „ausführungsreife und in sich abgeschlossene Planpakete zum Zeitpunkt der Auftragserteilung". Als letzter Punkt in der Aufzählung der Projektrisiken ist Folgendes festgehalten: „hohes Risiko bei der Zielerreichung des Fertigstellungstermins Oktober 2011".[6] Dieses Ziel könne „nur noch mit Beschleunigungs- und terminsichernden Maßnahmen, bei zeitlich stark eingeschränktem Probebetrieb erreicht werden."[7] Als Alternativen zur damals bestehenden Projektstrategie wurden von Drees & Sommer laut Protokoll drei mögliche Alternativen genannt, die sich in der Hauptsache auf den Prozess der Ausschreibungen beziehen. Die erste Variante belässt den Inbetriebnahmetermin im Oktober 2011, die zweite beinhaltet eine Verschiebung um sechs Monate auf April 2012. Nach der dritten Variante hätte eine neue europaweite Ausschreibung mit kleinteiliger Paketierung stattfinden sollen. Eröffnet werden könne der Flughafen dann aber erst im Oktober 2012 oder im April 2013. Die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft konnte sich für die von Drees & Sommer vorgeschlagenen Alternativen allerdings nicht erwärmen. So heißt es am Ende des Protokolls unter der Überschrift „Festlegungen", dass von der Flughafengesellschaft bzgl. der kommenden Aufsichtsratssitzung bestimmt worden sei, dass „die Variante 1 Eröffnung Oktober 2011 unter zur Kenntnisnahme der damit verbundenen Termin- und Kostenrisiken verfolgt wird."[8] Dies bedeutet: Der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft, namentlich Rainer Schwarz und Manfred Körtgen, war spätestens seit November 2008 klar, dass es handfeste Argumente dafür gab, die Inbetriebnahme des Flughafens auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben. Ob und wenn ja, wie die beiden Geschäftsführer den Aufsichtsrat über ihre Erkenntnisse informiert haben und wie dieser darauf reagierte, wird sich im weiteren Verlauf des Untersuchungsausschusses zeigen.

Bezüglich der von der Flughafengesellschaft geforderten Nutzungsänderungen kann dem Fazit des der Piratenfraktion ebenfalls vorliegenden Statusberichts Nr. 12/2008 vom 31. Dezember 2008 Folgendes entnommen werden:

> *„Die bisher angeordneten Nutzungsänderungen stellen einen massiven Eingriff in den Projektablauf dar. Trotz getroffener GF-Entscheidung [Geschäftsführung, d.V.], keine Planungsänderungen mehr zuzulassen, liegen weiterhin Nutzungsänderungen aus dem Bereich Aviation vor. Die bereits vorliegenden Störungen im Planungsablauf mit paralleler Vorplanung (zur Vorbereitung der Nachtragsbauanträge) und Ausführungsplanung (als Grundlage für die laufenden Rohbauarbeiten und beginnenden Arbeitsvorbereitungen Stahlbau, Fassaden und TGA I) werden damit zusätzlich verschärft werden. Ein geordneter aufbauender Planungsprozess Architektur-Tragwerk-Brandschutz-Tech-*

5 Drees & Sommer, Ergebnisprotokoll Flughafen BBI-Terminal. Besprechung Geschäftsleitung am 10.11.2008. Vergabestrategie, S. 2
6 Ebd. S. 2
7 Ebd. S. 3
8 Ebd. S. 4

nik-Ausbau, inkl. der behördlichen Genehmigungsprozesse, ist dadurch nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich."[9]

Neben dieser gravierenden Feststellung ist eine rote Ampel abgebildet. Laut Erläuterung im Statusbericht steht eine rote Ampel für ein „sehr kritisches" Risiko.[10] Im Fazit werden weitere Verzögerungen und Terminrisiken geschildert. Am Ende heißt es:

„Für das Gesamtprojekt besteht daher ein erhebliches Risiko. Die Fertigstellung mit Eröffnung im Oktober 2011 ist somit stark gefährdet und wird nur mit terminsichernden Maßnahmen erreichbar sein. Sämtliche Ausschreibungen befinden sich auf dem kritischen Weg."[11]

Im Statusbericht werden ebenso wie im später erstellten Gutachten von Ernst & Young (s. u.) unter anderem der sogenannte Ebenenshift und die doppelstöckigen Fluggastbrücken als Nutzungsänderungen gegenüber der Entwurfsplanung aus dem Jahr 2007 genannt. Und ähnlich wie im Ernst & Young-Gutachten heißt es zu den dadurch ausgelösten (Um-)Planungsprozessen: „Die Integration der Nutzungs- und Funktionsänderungen in die Ausführungsplanung muss parallel zur erforderlichen Vorplanung der geänderten Bereiche erfolgen."[12] Auch neben dieser Darstellung ist eine rote Ampel abgebildet. Im Fall des Rohbaus des Fluggastterminals hätten die Nutzungs- und Funktionsänderungen dazu geführt, dass 57 Prozent der Planfelder „überarbeitet und von der Ausführungsplanung in die Vorplanung zurückgeführt werden" mussten. Demnach sei der Planungsablauf „erheblich gestört" und entspreche keinem geregelten Ablauf mehr. Auch seien dadurch die bestehenden Baugenehmigungen nicht mehr gültig und die Bauausführung müsse daher in Abstimmung mit dem Bauordnungsamt (BOA) und Teilbaufreigaben sichergestellt werden.[13] In einer Tabelle zur Risikoeinschätzung für das gesamte Projekt heißt es zu den fehlenden Baugenehmigungen, dass es ein „kritische[r] Themenbereich[…]" sei, vom Bauordnungsamt Teilbaufreigaben „trotz ungültiger Baugenehmigung" zu erhalten. Sollten diese Freigaben nicht erfolgen, hätte dies den Stopp der Rohbauarbeiten sowie „Kostenrisiken für Baustopps/Terminsicherung/Folgegewerke" zur Folge. Als Maßnahme ist festgehalten: „‚Pflege' BOA, damit Teilbaufreigaben trotz ungültiger Gesamtbaugenehmigung erteilt werden."[14]

Konfrontiert mit den frühen Warnungen ihres Construction Managers ließen sich die beiden ehemaligen Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Rainer Schwarz und Manfred Körtgen vor dem Untersuchungsausschuss nur zu sehr dürftigen Aussagen hinreißen. So konnte Schwarz am 5. Dezember 2014 zum Projektstatusbericht von Drees & Sommer vom 31. Dezember 2008 gar nichts Konkretes darstellen. Ihm sei nicht klar, welche Funktion Drees & Sommer überhaupt gehabt habe und er könne sich auch nicht entsinnen, welche Relevanz es gehabt haben könnte, wenn „da irgend so ein Projektbüro" etwas aufgeschrieben hat. Er könne sich ohnehin nicht daran erinnern, was Drees & Sommer in seinen Statusberichten festhielt. Es könne sein, dass Körtgen ihm davon berichtet hat, es könne aber auch sein, dass dies nicht erfolgt sei. Wie innerhalb der Flughafengesellschaft mit dem Projektstatusbericht von Drees & Sommer verfahren wurde, konnte auch Manfred Körtgen dem Untersuchungsausschuss nicht darlegen. Er beließ es in seiner Vernehmung am 17. Oktober 2014 bei allgemeinen Hinweisen, wie mit Berichten generell verfahren worden sei. Der Aussage von Schwarz, der die Funktion von Drees & Sommer beim Projekt BER als eher unbedeutend darzustellen versuchte, widerspricht die Aussage des Bauüberwachers der pg bbi Knut Nell vor dem Untersuchungsausschuss. Nell sagte zur Zusammenarbeit der pg bbi mit dem Construction Manager aus, dass es zwischen beiden einen „geregelten Austausch" zur Entwicklung des Projekts sowie zu

9 Drees & Sommer, Projektstatusbericht Nr. 12/2008 v. 31.12.2008, S. 3
10 Ebd. S. 12
11 Ebd. S. 3
12 Ebd. S. 4
13 Ebd. S. 5
14 Ebd. S. 11

Prognosen und Kosten gegeben habe. Drees & Sommer hatte nach dieser Aussage also sehr wohl eine wichtige Funktion beim Projekt BER.

Fazit:

- Innerhalb der Flughafengesellschaft existierten schon 2008 deutliche Hinweise auf einen gestörten Projektablauf, die eine Verschiebung der Inbetriebnahme notwendig erscheinen ließen.
- Ob und wie die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft auf diese Hinweise reagierte, konnten die ehemaligen Geschäftsführer Rainer Schwarz und Manfred Körtgen dem Untersuchungsausschuss nicht darlegen.
- Die Verantwortlichen der Flughafengesellschaft hielten trotz der Warnungen unter Inkaufnahme der benannten Risiken an der ursprünglichen Terminplanung fest.

GRÜNDE FÜR DIE GESCHEITERTE INBETRIEBNAHME AM 3. JUNI 2012

Die Verschiebung der Inbetriebnahme des BER gab die Flughafengesellschaft am 8. Mai 2012 in einer knappen Pressemitteilung bekannt. Zu dieser Verschiebung hätten sich die Verantwortlichen „angesichts der Erkenntnisse der vergangenen Tage" entschlossen. „Bis zuletzt" sei man überzeugt gewesen, „dass auch die für die Inbetriebnahme notwendigen sicherheitstechnischen Voraussetzungen bis zur Eröffnung des Flughafens am 03. Juni 2012 zu realisieren sein werden."[15] Allerdings sei man in „mehreren Krisensitzungen" zu einem anderen Schluss gelangt, weswegen man „angesichts möglicher Sicherheitsdefizite [...] umsteuern"[16] musste. Für die künftige Inbetriebnahme wurde in der Pressemitteilung lediglich der Zeitraum „nach den Sommerferien" angekündigt. Wie die Verantwortlichen diese Ankündigung begründeten, ist der Mitteilung nicht zu entnehmen.

Wenige Tage nach Bekanntgabe der Verschiebung fand im Abgeordnetenhaus von Berlin eine Sondersitzung des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr statt. Teil der Sitzung war eine Anhörung zum Flughafen BER. Dazu geladen waren neben dem Regierenden Bürgermeister Klaus Wowereit auch der damalige Sprecher der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft Rainer Schwarz sowie deren oberster Projektleiter Joachim Korkhaus. In der Anhörung sagte Wowereit, dass er und andere bis kurz vor der Bekanntgabe der Verschiebung am 8. Mai 2012 an eine erfolgreiche Eröffnung geglaubt hätten: „Es klingt ein bisschen merkwürdig, dass wir noch bis Anfang Mai geglaubt haben, dass der 3. Juni als Termin zu halten ist, und jetzt kommt raus: Neun Monate!"[17] Es sei zwar „seit mehreren Monaten bekannt" gewesen, dass „das wichtige Thema Brandschutz in der ursprünglich geplanten Form nicht funktionieren wird. [...] Das war auch dem Aufsichtsrat bekannt."[18] Mit der Alternative der sogenannten Mensch-Maschine-Lösung sei jedoch daran gearbeitet worden, den geplanten Termin zu halten.

Die hier von Wowereit getroffene Aussage, der Umstand, dass die Brandschutzanlage auch in einer „Interimsversion" nicht bis zur geplanten Eröffnung hätte fertiggestellt werden können, sei schließlich ausschlaggebend für die Bekanntgabe der Verschiebung gewesen, mag richtig sein. Dennoch ergibt eine Rekonstruktion des damaligen Projektzustands unter Zuhilfenahme verschiedener Aussagen und Interpretationen unterschiedlicher Stellen ein vorläufiges Bild, wonach die nicht fertiggestellte Brandschutzanlage nur eine Ursache von mehreren dafür war, dass die Inbetriebnahme des Flughafens abgesagt werden musste. Und: Diese Rekonstruktion ergibt auch, dass vielen Verantwortlichen schon Monate vor der Verschiebung klar gewesen sein musste, dass es mit dem BER nicht zum Besten steht.

So befasste sich das Landgericht Berlin in dem Prozess, den der ehemalige Geschäftsführer Rainer Schwarz gegen die Flughafengesellschaft anstrengte, um seine Kündigung anzufechten, auch mit den Vorgängen um die Verschiebung der Inbetriebnahme. Im Urteil des Landgerichts vom 23. Oktober 2014 heißt es zur Brandschutzanlage: „Spätestens seit Ende Februar 2012 stand fest, dass ein vollautomatischer Betrieb der Entrauchungsanlage bis zum 3. Juni 2012 nicht möglich sein würde. Dies war sowohl der Geschäftsführung als auch dem Aufsichtsrat der Beklagten bekannt."[19] Aus diesem Grund habe die Flughafengesellschaft eine sogenannte Taskforce eingerichtet, die schließlich das Konzept des halbautomatischen Betriebs – die „Mensch-Maschine-Lösung" – entwickelt habe. Nach den vom Landgericht eingeholten Informationen stand das zuständige Bauordnungsamt „dieser Lösung von Anfang an sehr kritisch gegenüber".[20] Die von Wowereit an den Tag gelegte Überzeugung, man habe sich zumindest bis Anfang Mai 2012 auf eine Inbetriebnahme mit einer provisorischen Lösung für die Brandschutzanlage verlassen können, erscheint mit dieser Rückschau als unangemessen.

15 Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Pressemitteilung v. 08.05.2012
16 Ebd.
17 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Wortprotokoll BauVerk 17/10, S. 3
18 Ebd.
19 Landgericht Berlin – 93 O 55/13 v. 23.10.2014, S. 5
20 Ebd.

Schwierigkeiten im Bauablauf des Projekts BER traten laut Aussage des Bauüberwachers Knut Nell (pg bbi) vor dem Untersuchungsausschuss am 9. Mai 2014 immer wieder und über einen langen Zeitraum auf. So hätten sich die ungünstigen Witterungsverhältnisse im Winter 2009/2010 vor allem auf die Fassaden- und Installationsarbeiten negativ ausgewirkt. Schon damals hätte sich aus Sicht der pg bbi eine Verzögerung „im Hinblick auf den Eröffnungstermin 30. Oktober 2011" von rund 2,5 Monaten ergeben. Im Zuge des Richtfests am 7. Mai 2010 hätte die Flughafengesellschaft die damals schon „schwierige Lage" „schöngeredet" und festgestellt, dass sich trotz des strengen Winters und dessen Auswirkungen keine Nachteile für den geplanten Eröffnungstermin ergeben würden. Laut Aussage des Architekten Hans-Joachim Paap (gmp) vor dem Untersuchungsausschuss am 14. März 2014 habe die pg bbi die Flughafengesellschaft bereits im Dezember 2011 darauf hingewiesen, dass die Inbetriebnahme des Flughafens mit einem vollautomatisierten Brandschutz am 3. Juni 2012 nicht mehr möglich sei. In den Monaten darauf hätte sich an diesem Zustand nichts mehr geändert. Die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft sei, so Paap, seit Dezember 2011 vollständig über den dramatischen Zustand der BER-Baustelle informiert gewesen, was durch entsprechende Statusberichte dokumentiert sei. Dass eine Absage des geplanten Eröffnungstermins am 3. Juni 2012 drohe, sei der Geschäftsführung schon Monate zuvor klar gewesen. Laut Paap sei sie davon „im Detail" informiert gewesen. Ob und wie solche Informationen – so sie tatsächlich so deutlich wie geschildert vorlagen – schließlich an den Aufsichtsrat weitergegeben wurden, konnte Paap in seiner Vernehmung nicht beurteilen. In seiner zweiten Aussage vor dem Untersuchungsausschuss am 28. März 2014 bekräftigte Paap seine Auffassung, wonach allen Beteiligten schon früh klar gewesen sei, dass die Inbetriebnahme zum 3. Juni 2012 in höchstem Maße gefährdet war. Die führenden Kräfte der Flughafengesellschaft hätten seit Mitte März 2012 gewusst, „wie eng" es für den Eröffnungstermin werden könnte. Dass den Verantwortlichen der Flughafengesellschaft schon Ende des Jahres 2011 bekannt war, dass der BER zum geplanten Eröffnungstermin nicht mit einer vollautomatischen Brandschutzanlage in Betrieb gehen konnte, bestätigte der Gesamtprojektleiter der Flughafengesellschaft Joachim Korkhaus am 6. Dezember 2013 vor dem Untersuchungsausschuss. Dass eine vollautomatische Brandschutzanlage nicht mehr bis zum 3. Juni 2012 bewerkstelligt werden konnte, sei Ende Dezember 2011 klar gewesen.

Am 16. Mai 2014 sagte Andreas Dahlitz, Niederlassungsleiter von hhp berlin, vor dem Untersuchungsausschuss aus. hhp berlin war mit der Erstellung des Brandschutzkonzepts für den BER beauftragt. Laut Dahlitz habe hhp berlin den Antrag der Flughafengesellschaft auf eine sogenannte Inbetriebnahme vor Fertigstellung[21] bereits am 17. April 2012 abgelehnt und eine rund 60 Seiten lange Stellungnahme hierzu verfasst. Nach dem Hinweis des Untersuchungsausschussmitglieds Jutta Matuschek (LINKE), dass die Flughafengesellschaft trotz dieser Ablehnung weiter so verfahren sei, als ob eine Inbetriebnahme vor Fertigstellung noch erreicht werden könne, sagte Dahlitz aus, dass hhp berlin daraufhin per Einschreiben einen Brief an den Technischen Geschäftsführer Manfred Körtgen verschickt habe. Körtgen habe auf das Einschreiben lediglich mit der Frage reagiert, ob hhp berlin kein Vertrauen zu ihm habe. Eine schriftliche Reaktion auf das Anschreiben sei durch Körtgen nicht erfolgt. Die Ablehnung des Antrags auf Inbetriebnahme vor Fertigstellung durch hhp berlin sei der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft am 19. April 2012 bei einer Besprechung dargelegt worden. An dieser Besprechung hätten neben Körtgen auch der Gesamtprojektleiter Joachim Korkhaus und Hans-Joachim Paap von der pg bbi teilgenommen. Am 20. April 2012 fand die letzte Sitzung des Aufsichtsrats vor Bekanntgabe der Verschiebung der Inbetriebnahme statt. Auf dieser Sitzung beschloss der Aufsichtsrat sogenannte Beschleunigungsmaßnahmen, machte also Gelder für Maßnahmen frei, um die Inbetriebnahme am 3. Juni noch sicherstellen zu können. Wenn die Aussage von Dahlitz richtig ist, dass hhp berlin seine Ablehnung des Antrags auf eine Inbetriebnahme vor Fertigstellung bereits vor der Sitzung schriftlich und mündlich der

21 „Inbetriebnahme vor Fertigstellung" meint, dass eine bauliche Anlage schon vor ihrer Fertigstellung ganz oder teilweise genutzt werden kann, wenn keine Bedenken bzgl. der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung bestehen. Eine solche Inbetriebnahme muss laut § 76 der Brandenburgischen Bauordnung, die für den BER gilt, von der zuständigen Bauaufsichtsbehörde gestattet werden.

Geschäftsführung der Flughafengesellschaft erläutert hatte, so ist davon auszugehen, dass die Geschäftsführung den Aufsichtsrat nicht in der gebotenen Intensität darüber informiert hat und die Gelder für die „Beschleunigungsmaßnahmen“ durch den Aufsichtsrat auf einer mehr als fragwürdigen Grundlage freigegeben wurden.

Im Mai 2012 rief der damalige Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) in seinem Ministerium die „SoKo BER“ ins Leben. Diese befasste sich über Monate in regelmäßigen Sitzungen mit den Gründen für die Verschiebung der Inbetriebnahme des BER. Als ihr Leiter wurde der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Michael Odenwald eingesetzt. Laut Ministerium wurde die Sonderkommission mit Fachleuten aus unterschiedlichen Bereichen des Ministeriums besetzt. Die Aufgabe der „SoKo BER“ sei es, im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums zu prüfen, „welche Maßnahmen für die Inbetriebnahme des neuen Flughafens BER erforderlich sind und welche Auswirkungen sich durch die Verschiebung der Eröffnungstermine für den Anteilseigner Bund ergeben“, wie es in einem Papier des Bundesverkehrsministeriums heißt. Hierbei mache sich die Kommission ein eigenes Bild und hinterfrage „sämtliche Prozesse rund um die Fertigstellung des BER“. Hierzu lasse sie sich regelmäßig von externen Gästen unterrichten. Laut der vom Bundesverkehrsministerium veröffentlichten Termin- und Gästeliste handelte es sich bei den externen Gästen u. a. um Akteure aus der Flughafengesellschaft, von der Deutschen Flugsicherung, des Brandenburger Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) sowie des TÜV Rheinland. Die ehemaligen Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Rainer Schwarz und Horst Amann waren mehrmals geladen. Auch der Brandenburger Staatssekretär Rainer Bretschneider gehörte zu den Gästen der Kommission. Auf fachlichen Sachverstand aus Berlin verzichtete die Kommission zumindest laut ihrer veröffentlichten Gästeliste.[22] Der Piratenfraktion wurden einige Sitzungsprotokolle der „SoKo BER“ zugespielt. Der Untersuchungsausschuss hat die Protokolle ebenfalls angefordert. Die im Folgenden zitierten Passagen stammen aus den der Piratenfraktion zugespielten Unterlagen und nicht aus den Beweismitteln des Untersuchungsausschusses.

Dem Protokoll der ersten Sitzung der „SoKo BER“, die – unmittelbar nach der Bekanntgabe der Verschiebung der Inbetriebnahme – am 11. Mai 2012 stattfand, ist zu entnehmen, dass zumindest der Anteilseigner Bund zum damaligen Zeitpunkt über keinen angemessenen Informationsstand zum Zustand der BER-Baustelle verfügte. So gab eine Unterabteilungsleiterin des Ministeriums in der Sitzung an, dass eine Inbetriebnahme im Oktober 2012 „im Hinblick auf die landseitige Bahnanbindung [...] wohl kein Problem“ sei.[23] Zuvor hatte der Leiter der Kommission Michael Odenwald darauf hingewiesen, dass die Luftverkehrswirtschaft eine Eröffnung des Flughafens Ende Oktober 2012 favorisiere.[24] An der vierten Sitzung der „SoKo BER“ nahm als Gast der Bereichsleiter Aviation Management der Flughafengesellschaft teil. Dieser sagte vor der Kommission, dass die Bauarbeiten am BER planmäßig zum 18. Dezember 2012 beendet sein sollten. Ab dem 18. Januar 2013 sollte ein zehntägiger Probebetrieb stattfinden. Zu diesem Zeitpunkt wurde noch mit einer Inbetriebnahme des Flughafens am 17. März 2013 gerechnet.[25] Zu dem Vorhaben, den Flughafen am 17. März 2013 in Betrieb nehmen zu wollen, stellte Horst Amann in der Sitzung der „SoKo BER“ am 13. August 2012 klar, dass sich aus seiner Sicht „eine Aussage zur Belastbarkeit des Termins [...] zum jetzigen Zeitpunkt nicht treffen“ ließe.[26] Der Zustand der BER-Baustelle muss im Sommer 2012 katastrophal gewesen sein – zumindest deutet darauf die Aussage Amanns hin, wonach es nicht nur „Rückstände in der Bauphysis“ gebe, sondern neben den Baumaßnahmen „auch bereits die ersten Sanierungsthemen“ aufschlügen.[27] Weiter heißt es im Sitzungsprotokoll zu den Angaben Amanns: „Neben den technischen Themen wie Kabeltrassen, Pavillons etc. sei aber v. a. das Thema Planung aktuell als problematisch einzuschätzen. Es gebe Defizite bei den Planungen, was den Fortgang der Bauarbeiten hemme. Die Konsequenzen aus der Kündigung der pg bbi seien

22 Geschäftsstelle der SoKo BER, SoKo BER Gäste und Themen der bisherigen Sitzungen
23 Referat Z 12, Protokoll der ersten Sitzung der SoKo BER am 11. Mai 2012, S. 3
24 Ebd.
25 Referat Z 12, Protokoll der vierten Sitzung der SoKo BER am 30. Mai 2012, S. 6
26 Geschäftsstelle SoKo BER, Protokoll der dreizehnten Sitzung der SoKo BER am 13. August 2012, S. 2
27 Ebd.

weitreichender als zunächst angenommen."[28] Der Baubetrieb sei im August 2012 „noch nicht wieder richtig angelaufen [...]". Alles hänge momentan von einer vernünftigen Planung ab.[29] Folgt man den Angaben Amanns vor der „SoKo BER", dann erwies es sich im Sommer 2012 als fatal, dass Geschäftsführung und Aufsichtsrat im Mai entschieden hatten, sich kurzfristig von den Planern der pg bbi zu trennen. Dem Baufortschritt hat diese Maßnahme jedenfalls vor dem Hintergrund der Aussage Amanns eher geschadet als genutzt.

In der zehnten Sitzung der „SoKo BER", die am 11. Juli 2012 stattfand, referierte der Gesamtprojektleiter der Flughafengesellschaft Joachim Korkhaus über die Planung der Entrauchungsanlage des Terminals. Laut damaligem Planungsstand würde es bei einem Stromausfall rund 15 Sekunden bis zum Anspringen der Notstromversorgung dauern. Das Bauordnungsamt sehe in diesem Fall „die Gefahr, dass Rauchgase wieder in die Ebenen zurückströmen könnten. Sowohl die ausführenden Firmen als auch die Planer würden diese Gefahr nicht sehen."[30] Es seien für den Juli 2012 Heißgasrauchversuche mit verschiedenen Szenarien geplant. Im Anschluss daran sollten die Ergebnisse dem Bauordnungsamt vorgestellt werden, „mit dem Ziel, dass das BOA der derzeitigen Planung aus bauordnungsrechtlicher Sicht zustimmen könne. Würde man nach dem Heißgasrauchversuch seitens des BOA keine Zustimmung erteilen, käme es zu erheblichen Umplanungen, sodass eine Inbetriebnahme zum 17.03.2013 nicht mehr ermöglicht werden könne."[31] Zumindest der Geschäftsführerebene – Korkhaus unterstand direkt Manfred Körtgen – war im Juli 2012 schon klar, dass der von ihr in der Sitzung des Aufsichtsrats am 16. Mai 2012 vorgeschlagene Ersatztermin für die Inbetriebnahme am 17. März 2013 nur unter der Bedingung stattfinden konnte, dass das Bauordnungsamt seine Zustimmung zur damals vorhandenen Entrauchungsanlage geben würde. Der Termin wurde dem Aufsichtsrat demnach auf der Grundlage einer noch gar nicht getroffenen Entscheidung des Bauordnungsamts vorgeschlagen. Dass der Aufsichtsrat dem Termin zustimmte, ohne dass zum damaligen Zeitpunkt eine Genehmigung des Bauordnungsamts vorlag, deutet darauf hin, dass Aufsichtsrat und Geschäftsführung der Öffentlichkeit überstürzt und ohne geeignete Grundlage einen Termin nannten. Kein Wunder, dass sich bald herausstellte, dass dieser Termin ebenfalls nicht eingehalten werden konnte. Dennoch beschwichtigte Korkhaus die Teilnehmer der „SoKo BER" am 11. Juli 2012: Es lägen bislang keine Hinweise auf Verzögerungen vor, der Termin am 17. März 2013 sei „definitiv zu halten. Es seien keine Gründe ersichtlich, die dagegen sprächen."[32] Ein Vertreter des TÜV Rheinland relativierte in der Sitzung der „SoKo BER" am 19. Juli 2012 die Wichtigkeit der von Korkhaus für Juli 2012 angekündigten Heißgasrauchversuche für den Inbetriebnahmetermin im März 2013. Der angekündigte Versuch sei einer unter vielen. Der Start der abschließenden Wirkfunktionsprüfung der gesamten Anlage sei für den 18. Dezember 2012 angesetzt, diese Prüfung würde zwischen vier und sechs Wochen dauern.[33] Allerdings ist dem Protokoll dieser Sitzung auch zu entnehmen, dass der TÜV Rheinland auf eine mögliche Gefährdung des neuen Inbetriebnahmetermins von anderer Seite hinwies. Es sei bzgl. des Termins kritisch, dass die „Planung noch nicht abgeschlossen [sei] und immer noch weitere Ideen in die Planung aufgenommen werden. Diese Neuerungen greifen immer wieder in das Gesamtsystem ein, was die Planung ins Stocken bringt." Dies würde einen Abschluss „schwer möglich" machen.[34] Auf die Frage des Leiters der „SoKo BER" Michael Odenwald, ob die von der Piratenfraktion in der Öffentlichkeit verbreitete Darstellung, die Elektroarbeiten seien „katastrophal und inakzeptabel", richtig sei, sagte der Vertreter des TÜV Rheinland laut Sitzungsprotokoll: „Die Mängel dort sind nicht gravierender als bei anderen Bauvorhaben. Größere Bedenken hat der TÜV Rheinland, dass es den Anschein macht, dass die Brandschutzanlage weder planerisch noch baulich abgeschlossen erscheint."[35] Am 22. November 2012 berichtete der damalige Technische Geschäftsführer Horst Amann in der Sitzung der „SoKo BER" über ein

28 Ebd.
29 Ebd.
30 Referat Z 12, Protokoll der zehnten Sitzung der SoKo BER am 11. Juli 2012, S. 3
31 Ebd.
32 Ebd. S. 4
33 Referat Z 12, Protokoll der elften Sitzung der SoKo BER am 19. Juli 2012, S. 3
34 Ebd.
35 Ebd. S. 5

neu vorliegendes Gutachten von hhp berlin, in dem sich, laut Amann, „der Gutachter hinsichtlich der Entrauchung von seiner vorherigen optimistischen Einschätzung distanziert“ habe.[36] Dem Sitzungsprotokoll ist weiterhin zu entnehmen, dass die Vorlage dieses Gutachtens erst erfolgt sei, nachdem Amann im Zuge seiner Mängelaufnahme „eine schriftliche Bestätigung der vorherigen Annahme verlangt“ habe.[37] Bei der Brandschutzanlage bestehe laut Amann ein „Restrisiko“, da „sehr viel geändert“ worden sei. Hinzu kämen bauliche Probleme.[38] Bereits in der Sitzung der „SoKo BER“ am 31. August 2012 hatte Amann u. a. über die Probleme mit den im Terminal des BER verbauten Kabeltrassen referiert. Dabei sagte er, dass nun die Neubauphase verlassen worden sei und man sich nun der „Sanierung im Bestand“ widme. Zum Zeitpunkt der Sitzung der Kommission befand man sich laut Amann noch im „Stadium der Bestandsaufnahme und Planung“. Damit die beauftragten Firmen „überhaupt wieder arbeiten könnten, bräuchten sie dringend einen Ausführungsplan.“[39] Es befänden sich bei den Kabeltrassen „überall“ „nicht erlaubte Mischbelegungen, zu viel Brandlast und Überbelegungen der Kabelschächte, daraus würden zudem Statikprobleme der Trassen resultieren.“[40] Die Vorbereitungsphase des vormals geplanten Inbetriebnahmetermins am 3. Juni 2012 sei „regelrecht von Panik und Aktionismus geprägt gewesen und man habe gehandelt nach dem Motto ‚lege Kabel und gucke, dass Strom durchgeht‘. Das ganze wäre definitiv nicht abnahmefähig gewesen. […] Im Bereich des Pavillons Nord (Bereich der Flüssigkeitsscanner) sei ein kompletter Rückbau der Kabelbelegung erforderlich.“[41] Diese im Sitzungsprotokoll dargelegte Schilderung Amanns widerspricht der o. g. Aussage des Vertreters des TÜV Rheinland, der die Probleme bei der Belegung der Kabeltrassen als nicht so gravierend dargestellt hatte.[42]

Die in den Sitzungsprotokollen der „SoKo BER“ festgehaltenen Aussagen zum Zustand der BER-Baustelle im Jahr 2012 bzw. zu den geschilderten notwendigen Maßnahmen lassen den Schluss zu, dass dort weitaus mehr Probleme als eine nicht fertiggestellte Brandschutzanlage bestanden. Dies deckt sich wiederum mit einigen Aussagen vor dem Untersuchungsausschuss. So sagte z. B. der Oberbauleiter Erik Willner, der von der pg bbi mit der Objektüberwachung beauftragt war, dass die „Anlage 14“ – also dieser Teil der Entrauchungsanlage – nicht der Grund für die notwendig gewordene Verschiebung der Inbetriebnahme gewesen sei. Es seien hier viele Faktoren zusammengekommen. So sei seiner Ansicht nach die Starkstromversorgung nicht fertiggestellt worden und auch ein fertiges Datennetz habe gefehlt. Ähnlich äußerte sich Hans-Joachim Paap von der pg bbi in seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 14. März 2014. Laut Paap hätte der BER auch mit einer funktionstüchtigen Entrauchungsanlage nicht in Betrieb genommen werden können. So seien z. B. die Parkhäuser nicht abgenommen gewesen und auch datentechnische Verbindungen hätten gefehlt. Diese Probleme bei den Parkhäusern und datentechnischen Verbindungen waren auch fast ein Jahr nach der Verschiebung noch nicht gelöst. So gab der damalige Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit auf eine parlamentarische Anfrage des Abgeordneten Oliver Höfinghoff vom 28. Januar 2013 hin an, dass auch zum damaligen Zeitpunkt die Parkhäuser des BER noch nicht behördlich abgenommen waren. Dies sei nicht geschehen, weil die Abnahme der Parkhäuser abhängig von der Inbetriebnahme des sogenannten Brandmelderings sei. Die datentechnischen Verbindungen zwischen Parkhäusern und Feuerwachen waren zu diesem Zeitpunkt laut Wowereit aus denselben Gründen noch nicht in Betrieb genommen worden.[43]

Der Gesamtprojektleiter der Flughafengesellschaft Joachim Korkhaus beharrte jedoch bei seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 6. Dezember 2013 darauf, dass seiner Ansicht nach der Flughafen zum damaligen Zeitpunkt schon hätte in Betrieb genommen werden können, wenn nicht „300 Sachverständige“ und TÜV-Gutachten, die nach Verschiebung der Inbetriebnahme eingesetzt worden seien, das Projekt „kaputt“ gemacht

36 Geschäftsstelle der SoKo BER, Protokoll der zweiundzwanzigsten Sitzung der SoKo BER am 22. November 2012, S. 2
37 Ebd. S. 2 – Fußnote Nr. 1
38 Ebd. S. 2
39 Geschäftsstelle der SoKo BER, Protokoll der fünfzehnten Sitzung der SoKo BER am 31. August 2012, S. 2
40 Ebd.
41 Ebd.
42 Referat Z 12, Protokoll der elften Sitzung der SoKo BER am 19. Juli 2012, S. 5
43 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/11492

hätten. Woher Korkhaus seine Überzeugung vor dem Hintergrund des oben geschilderten Zustands der BER-Baustelle herleitete, konnte er in seiner Aussage allerdings nicht deutlich machen. Korkhaus scheint innerhalb der Flughafengesellschaft auch recht allein mit dieser Auffassung dazustehen, denn sogar Hartmut Mehdorn kommt in seinen Analysen zu Schlüssen, die sich mit dem oben Geschilderten decken. So übergab die Flughafengesellschaft im November 2014 eine 27-seitige Schrift mit dem Titel „FBB fit für die Zukunft machen" an verschiedene Pressevertreter. Auf dem Deckblatt ist als Verfasser der Vorsitzende der Geschäftsführung Hartmut Mehdorn genannt. In drei Kapiteln versucht Mehdorn die Ursachen des BER-Debakels zu analysieren sowie darzustellen, wie sich die Flughafengesellschaft seit der Verschiebung der Inbetriebnahme des BER restrukturiert hat und wie sie sich künftig aufzustellen gedenkt. Bemerkenswert an Mehdorns Text ist, dass er in der Analyse der Missstände, die schließlich zur Verschiebung der Inbetriebnahme des BER auf unbestimmte Zeit geführt haben, zu Schlüssen kommt, die Beobachter der Flughafengesellschaft schon seit Jahren immer wieder treffen. So sei die Flughafengesellschaft zwar ein „kompetenter Flughafenbetreiber" gewesen, mit dem Bau eines Flughafens war sie allerdings überfordert.[44] Die zahlreichen von der Flughafengesellschaft und ihrem Aufsichtsrat verlangten Nutzungsänderungen während der Bauphase hätten ein Übriges zu den Problemen des BER getan: „All diese Änderungen bedeuteten massive Eingriffe in das Gebäude und seine Haustechnik, traditionell die Schwachstelle bei der zeit- und kostengerechten Fertigstellung von Großgebäuden [...]".[45] Die „Auswirkungen der dauernden Umplanungen und Erweiterungen auf die Haustechnik" sei „dramatisch unterschätzt" worden: „Das Terminal wurde größer. Die haustechnischen Anlagen wurden nicht systematisch angepasst, sondern am Ende einfach technologisch und physikalisch überreizt."[46] Die Verschiebung des ursprünglich geplanten Inbetriebnahmetermins von Oktober 2011 auf Juni 2012 sei „aus heutiger Sicht [...] viel zu wenig, um den Rückstand auf der Baustelle aufzuholen."[47] Die dann ab Herbst 2011 immer offener zutage tretenden Probleme hätten schließlich in einem verzweifelten Endspurt gemündet, „bei dem ungeplant und unkoordiniert die Eröffnung auf Biegen und Brechen doch noch möglich gemacht werden sollte".[48] Die „Talfahrt" des Projekts wurde laut Mehdorn durch die im Mai 2012 vorgenommene Kündigung der Generalplaner der pg bbi fortgesetzt. Danach habe auf der Baustelle ein „regelrechter Brain Drain" eingesetzt.[49] Schließlich sei die Bautätigkeit zum Erliegen gekommen. Das neue Flughafenmanagement hätte sodann „die Bauherrenfunktion, die de facto nicht mehr vorhanden war, vollkommen neu aufbauen" müssen.[50] Mit seinem Text bestätigt Mehdorn im Nachhinein die Feststellungen, die schon 2008 vom Construction Manager Drees & Sommer getroffen wurden und auf die die Flughafengesellschaft nie angemessen reagiert hat. Somit ist diese Bewertung Mehdorns als deutliche Kritik an seinen Vorgängern in der Geschäftsführung und am Aufsichtsrat als oberstem Kontrollorgan zu verstehen, der sich in der Vergangenheit mehr oder weniger blind auf die Angaben der Geschäftsführung verlassen hatte. Mittlerweile findet laut Mehdorn am BER eine „Sanierung im Bestand" statt.[51]

Vor dem Hintergrund der massiven Probleme, die nach der Verschiebung der Inbetriebnahme im Mai 2012 nach und nach sichtbar wurden, erscheint es umso fragwürdiger, dass sich die Verantwortlichen in Flughafengesellschaft und Politik schon während der Bekanntgabe der Verschiebung auf einen neuen Eröffnungstermin zunächst im Frühjahr 2013 und dann im Herbst 2013 festlegten. In seinem Urteil vom 23. Oktober 2014 zum Prozess von Rainer Schwarz gegen die Flughafengesellschaft stellt das Landgericht Berlin dar, dass der Projektsteuerer WSP CBP am 15. Mai 2012 ein Papier mit dem Titel „Terminverschiebung Inbetriebnahme BER" vorgelegt hatte. Darin wäre ein neuer Terminplan vorgeschlagen worden, nach welchem der Flughafen im März 2013 in Betrieb genommen hätte werden können. Dabei

44 Hartmut Mehdorn, FBB fit für die Zukunft machen, Berlin 2014, S. 4
45 Ebd.
46 Ebd. S. 5
47 Ebd. S. 4
48 Ebd. S. 5
49 Ebd.
50 Ebd. S. 8
51 Ebd. S. 7

handelte es sich wohl nicht um einen als einigermaßen verbindlich anzusehenden Plan, denn das Gericht zitiert in seinem Urteil folgende Passage: „Der Terminplan ist derzeit lediglich mit den ausführenden Firmen vorabgestimmt, abschließende Zustimmung mit vertraglicher Bindung steht noch aus."[52] Mit anderen Worten: Der Projektsteuerung lagen im Mai 2012 lediglich unverbindliche Aussagen von Baufirmen vor, auf deren Grundlage sie einen neuen Inbetriebnahmetermin nannte. Auf dieser Grundlage schlug Schwarz dem Aufsichtsrat bei dessen Sitzung am 16. Mai 2012 als Inbetriebnahmetermin den 17. März 2013 vor. Der Aufsichtsrat kam diesem Vorschlag offenbar ohne weitere Prüfung nach, fasste einen entsprechenden Beschluss und informierte die Öffentlichkeit darüber. In der dazugehörigen Pressemitteilung gab die Flughafengesellschaft an, dass die Fertigstellung der vollautomatisierten Brandschutzanlage „nach Auskunft der BER-Planer" bis Dezember 2012 dauern würde. Da ein Umzug des Flugbetriebs von den Bestandsflughäfen Tegel und Schönefeld im Winter nicht sinnvoll sei, habe man sich auf den Inbetriebnahmetermin im März 2013 verständigt.[53] In den folgenden Monaten habe sich laut Urteil des Landgerichts herausgestellt, dass der nun angekündigte Termin ebenfalls nicht zu halten sei. Aus diesem Grund habe der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 7. September 2012 den Termin wieder aufgehoben.[54] Nachdem der Aufsichtsrat also im September 2012 festgestellt hatte, dass der zunächst anvisierte neue Inbetriebnahmetermin im März 2013 ebenfalls nicht gehalten werden kann, wurde als neuer Termin der 27. Oktober 2013 ausgemacht. Mit den möglichen Risiken für diesen Termin befasste sich die „SoKo BER" in ihrer Sitzung am 12. Oktober 2012. An der Sitzung nahm auch der damalige Geschäftsführer Rainer Schwarz teil. Zu den Terminrisiken äußerte er sich laut Protokoll der Sitzung nicht. Er gab lediglich an, dass er hierzu „nichts Verbindliches sagen" könne, da dies „Sache des technischen Geschäftsführers" sei. Die Probleme mit dem BER resultierten „nach wie vor aus dem Baubereich. Die Inbetriebnahme sei nicht an den operativen Maßnahmen gescheitert."[55] In der Sitzung der „SoKo BER" am 22. November 2012 machte der damalige Technische Geschäftsführer Horst Amann deutlich, wo aus seiner Sicht zum damaligen Zeitpunkt die Schwierigkeiten einer Inbetriebnahme des BER lagen. So sei nicht einmal erkennbar, „wo im Einzelnen die Probleme sind", da „alles neu erarbeitet" werden müsse, heißt es im Protokoll der Sitzung.[56] Auch ziehe sich der Baubeginn bei den großen Gewerken noch hin, da „die Unternehmen die diffuse Vergangenheit geklärt haben wollen".[57] Zudem verlangten viele Unternehmen „ein Ablassen von der Gewährleistung bzw. eine Enthaftung. Dann sei die Bereitschaft vorhanden, schnell fertig zu bauen."[58] Nach den Angaben Amanns bestand zum damaligen Zeitpunkt kein alleiniges „großes Inbetriebnahmerisiko", sondern es griffen mehrere Mechanismen ineinander. Im Protokoll der Sitzung heißt es hierzu: „Das Problem liege im Zusammenspiel dreier Faktoren: (1) Ruhen der Baustelle/‚geht noch nicht richtig los', (2) sensibler Abnahmeprozess beim Brandschutz und (3) ein daran anschließender ‚extrem knapper Inbetriebnahmezeitraum' (für einen ausreichenden Probebetrieb wäre ein halbes Jahr ‚das Mindeste')."[59]

Den Inbetriebnahmetermin am 27. Oktober 2013 sagte die Flughafengesellschaft am 7. Januar 2013 ohne die Nennung eines neuen Termins wieder ab. Es hätten sich nach einer eingehenden Prüfung die Erkenntnisse verdichtet, dass der Termin aufgrund von Problemen der Brandschutzanlage „insbesondere bei der Nachströmung im Brandfall sowie der Komplexität der Gesamtanlage" nicht mehr zu halten sei, heißt es in der von der Flughafengesellschaft herausgegebenen Pressemitteilung.[60]

52 Zit. n.: Landgericht Berlin – 93 O 55/13 v. 23.10.2014, S. 7
53 Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Pressemitteilung v. 17.05.2012
54 Landgericht Berlin – 93 O 55/13 v. 23.10.2014, S. 7
55 Geschäftsstelle der SoKo BER, Protokoll der achtzehnten Sitzung der SoKo BER am 12. Oktober 2012, S. 4
56 Geschäftsstelle der SoKo BER, Protokoll der zweiundzwanzigsten Sitzung der SoKo BER am 22. November 2012, S. 2
57 Ebd. S. 3
58 Ebd.
59 Geschäftsstelle der SoKo BER, Protokoll der dreizehnten Sitzung der SoKo BER am 13. August 2012, S. 2
60 Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Pressemitteilung v. 07.01.2013

Fazit:

- Die komplexe Brandschutzanlage des BER war und ist ein wichtiger, wenn auch nicht der einzige Grund für die mehrmalige Verschiebung der Inbetriebnahme. Die Baustelle des BER wies 2012 eine Vielzahl von Problemen auf.
- Der Flughafen hätte vermutlich auch mit einer funktionierenden Brandschutzanlage nicht in Betrieb genommen werden können.
- Dass der BER zum ursprünglich geplanten Termin am 3. Juni 2012 nicht mit einer vollautomatisierten Brandschutzanlage in Betrieb hätte gehen können, war der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat schon Ende 2011 klar.
- Die fristlose Kündigung der Flughafenplaner der pg bbi im Mai 2012 warf das Projekt um eine unbestimmte Zeit zurück.
- Die Flughafengesellschaft war nie darauf ausgerichtet, ein so umfangreiches Projekt wie den Neubau eines Flughafens umzusetzen.
- Die nach der Verschiebung im Mai 2012 genannten neuen Eröffnungstermine für das Jahr 2013 wurden entweder in Unkenntnis des tatsächlichen Zustands des Projekts festgelegt oder sind ein Beispiel für eine grandios missglückte Öffentlichkeitsarbeit.

GUTACHTEN VON ERNST & YOUNG

Zu den Beweismitteln, die der Untersuchungsausschuss anforderte, gehört auch ein Gutachten mit dem Titel „Sachverhaltsdarstellung zu Störungen des Projektablaufes und deren Auswirkungen" von April 2012. Dieses hatte die pg bbi durch die Beratungsfirma Ernst & Young erstellen lassen, zumindest ist der Name der pg bbi auf dem Deckblatt des Gutachtens genannt. Laut einem Bericht der Berliner Morgenpost wurde das Gutachten bereits Ende 2011 von gmp in Auftrag gegeben.[61] Bei den im Folgenden zitierten Passagen aus dem Gutachten handelt es sich nicht um solche aus dem Beweismittel des Untersuchungsausschusses, sondern um Zitate aus einer Version des Gutachtens, die die Friedrichshagener Bürgerinitiative im November 2013 auf ihrer Internetseite veröffentlichte.[62] Die Bürgerinitiative setzt sich seit Langem kritisch mit dem Bau des BER auseinander. Ihrem Mitglied Katrin Arendt war es nach „monatelangen Bemühungen in Form von Anträgen und Anfragen" gelungen, das Gutachten zu erhalten und schließlich zu veröffentlichen. Bereits im Juni 2012 hatte sie die entsprechende Akteneinsicht beantragt. Nach mehreren Anläufen habe das Bundesverkehrsministerium die Akteneinsicht gewährt.[63] Die Bürgerinitiative war allerdings nicht die Einzige, die einige Schwierigkeiten hatte, an das Gutachten zu gelangen. Auch die Bemühungen des Untersuchungsausschusses erstreckten sich über einen längeren Zeitraum. Dies hatte seinen Grund darin, dass gmp, bei der die Unterlage vom Ausschuss als Beweismittel angefordert worden war, über mehrere Monate nicht in der Lage war, das Dokument so wie angefordert zu übermitteln. Aus diesem Grund sah sich der Ausschuss gezwungen, einen Gerichtsbeschluss zu dessen Beschlagnahme zu erwirken. Dies ist zumindest in der Geschichte der Untersuchungsausschüsse des Berliner Abgeordnetenhauses ein äußerst seltener Vorgang – was zeigt, dass eine solche Maßnahme von den Abgeordneten keinesfalls leichtfertig beschlossen wird. Der Gerichtsbeschluss wurde am 25. Oktober 2013 dergestalt umgesetzt, dass Mitglieder des Untersuchungsausschusses gemeinsam mit polizeilichen Einsatzkräften zeitgleich bei den Büros von gmp in Berlin und Hamburg sowie bei einer Privatwohnung eines Gesellschafters von gmp aufliefen. Das Gutachten konnte schließlich sichergestellt werden. gmp habe den Ausschuss nach der Anforderung der Unterlage „mehrfach über deren Zustand und Verbleib" getäuscht, hieß es in einer Pressemitteilung des Untersuchungsausschusses.[64] Dass man den Ausschuss habe täuschen wollen, wies gmp allerdings zurück. Man habe schließlich bereits im Februar 2013 eine Version des Gutachtens an den Ausschuss übergeben. „Unhaltbar" seien die Vorwürfe, dass versucht worden sei, den Ausschuss zu täuschen, und Inhalte der Unterlagen nachträglich geändert worden seien. Allerdings gab gmp in seiner Pressemitteilung zur Hausdurchsuchung freimütig zu, sehr wohl Änderungen am verlangten Dokument vorgenommen zu haben: „Die dem Ausschuss übergebene Version enthielt aus Gründen von Geschäftsgeheimnissen lediglich Schwärzungen der Beträge von gezahlten und nicht gezahlten Honoraren; der Textteil war vollständig lesbar. Das wurde dem Ausschuss auch offen mitgeteilt."[65] Weiterhin teilte gmp mit, der Ausschussvorsitzende hätte ja „zum Telefon greifen" können, anstatt einen Durchsuchungsbeschluss zu erwirken. Letzteres sei unverhältnismäßig „und scheint allein politisch motiviert."[66] Hierzu ist Folgendes anzumerken: Zum einen entscheidet allein der Untersuchungsausschuss, ob ein gefordertes Beweismittel vollständig vorliegt oder nicht. Dies ist nicht Sache der Stelle, bei der ein Beweismittel angefordert wird. Schwärzungen, die gmp nach eigener Aussage vorgenommen hat, sind vor diesem Hintergrund als Manipulationsversuch zu werten. Es hätte gmp zudem klar sein müssen, dass ein parlamentarisches Gremium, noch dazu ein Untersuchungsausschuss, gewissen Formalitäten unterliegt, die nicht mit einem Griff zum Telefonhörer umgangen werden können. Bei einer entsprechend sorgfältig erfolgten rechtlichen Beratung hätte diese Kenntnis bei gmp vorausgesetzt werden

61 Berliner Morgenpost (Immer neue Pläne behinderten Bau des Hauptstadtflughafens) v. 01.11.2013
62 http://www.fbi-berlin.org/archives/7660 (Stand: 06.11.2014)
63 Berliner Morgenpost (Immer
64 Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung vom 25.10.2013
65 Architekten von Gerkan, Marg und Partner, Presseerklärung vom 26.10.2013
66 Ebd.

müssen. Gleiches gilt für den Vorwurf an den Ausschussvorsitzenden, dieser hätte aus einer politischen Motivation heraus einen unverhältnismäßigen Durchsuchungsbeschluss erwirkt. Zum einen ist für solche Maßnahmen der Ausschuss verantwortlich, der in seiner Gesamtheit die entsprechenden Beschlüsse zu treffen hat. Weiterhin hätte das zuständige Gericht sicherlich keinen entsprechenden Beschluss gefasst, wenn die Sachlage so unbegründet gewesen wäre, wie gmp sie im Nachhinein versucht darzustellen. Dass der Durchsuchungsbeschluss rechtmäßig erfolgt war, stellte das Kammergericht Berlin nach einer Beschwerde von gmp in seinem Beschluss vom 6. Oktober 2014 klar.

Das von der Ernst & Young Real Estate GmbH erstellte Gutachten nennt auf der Titelseite als Auftraggeberin die Planungsgemeinschaft Flughafen Berlin-Brandenburg International (pg bbi) und ist datiert auf den 27. April 2012 – also einen Zeitpunkt, an dem offiziell noch mit einer Inbetriebnahme des Flughafens am 3. Juni 2012 gerechnet wurde. Der Titel des Gutachtens ist „Sachverhaltsdarstellung zu Störungen des Projektablaufes und deren Auswirkungen". Auf jeder Seite findet sich der Hinweis, dass der Text von den Verfassern als „vertraulich" eingestuft wurde. Der von der Friedrichshagener Bürgerinitiative im Internet veröffentlichte Text hat einen Umfang von 25 Seiten. Ob längere Versionen des Gutachtens existieren, muss an dieser Stelle offen bleiben. Erstellt wurde es unter Zuhilfenahme von Projektunterlagen, die von der pg bbi zur Verfügung gestellt wurden.[67]

Unter der Kapitelüberschrift „Der gestörte Projektablauf (IST)" befasst sich der Text mit insgesamt sechs Störungen, darunter u. a. die doppelstöckigen Fluggastbrücken, der sogenannte Ebenenshift und die Umsetzung der EU-Verordnung 297/2010, nach welcher Flüssigkeiten, Aerosole und Gele an Bord von Flugzeugen mitgeführt werden dürfen, wenn sie vorher entsprechend kontrolliert wurden.[68] Hierzu sind sogenannte Flüssigkeitsscanner notwendig, mit denen die Sicherheitskontrollen der Flughäfen ausgestattet werden müssen. Zu den Grundlagen des Gutachtens heißt es zu Beginn, dass der Leistungsumfang der pg bbi, die von der Flughafengesellschaft mit Generalplanerleistungen beauftragt wurde, im Verlauf des Projekts „um eine Reihe von Zusatzbeauftragungen erweitert" worden sei.[69]

> *„Daraus folgend haben sowohl Art und Umfang der Leistungen der pg bbi sowie die Dimensionen der zu beplanenden Gebäude erheblich gegenüber der ursprünglichen Entwurfsplanung zugenommen. Die Projektabwicklung stand seit Herbst 2007 unter dem Einfluss von zahlreichen – zum Teil massiven Störungen – (sic!) insbesondere aus dem Verantwortungsbereich der FBS."*[70]

Die Gutachter merken an, dass die Strukturen und Prozesse der Flughafengesellschaft eigentlich nur auf die ursprünglichen Bedingungen des BER-Projekts ausgerichtet waren, nämlich die „Vergabe von Ausführungsplanung und Bauausführung an einen Schlüsselfertig-Generalunternehmer".[71] Die Veränderung der Vergabestrategie sowie die „angeordneten vielfachen Änderungen" seien allerdings in solch einem großen Umfang erfolgt, woraufhin „die Strukturen und Ablaufprozesse" der Flughafengesellschaft „nicht hinreichend angepasst wurden".[72] Auch aus diesem Grund habe die Flughafengesellschaft als Bauherrin im Januar 2010 festgelegt, „keine wesentlichen Planungsänderungen mehr anzuordnen. Allerdings wurde dieser Beschluss – wie die Vielzahl der danach folgenden Änderungsanordnungen zeigt – nicht umgesetzt."[73] Erschwerend sei hinzugekommen, dass sich die durch die Planungsänderungen hervorgerufenen Risiken durch das Festhalten der Flughafengesellschaft am ursprünglichen Inbetriebnahmetermin potenziert hätten. Pufferzeiträume und der erforder-

67 Ernst & Young Real Estate GmbH, Sachverhaltsdarstellung zu Störungen des Projektablaufes und deren Auswirkungen, Berlin, den 27. April 2012, S. 4
68 Vgl. http://www.lba.de/SharedDocs/Downloads/DE/S/Rechtsvorschriften/VO_297.pdf?__blob=publicationFile&v=1
69 Ernst & Young Real Estate GmbH, Sachverhaltsdarstellung zu Störungen des Projektablaufes und deren Auswirkungen, Berlin, den 27. April 2012, S. 4
70 Ebd.
71 Ebd. S. 10
72 Ebd.
73 Ebd.

liche Probebetrieb hätten so in der Terminplanung reduziert werden müssen.[74] Mit anderen Worten: Laut Gutachten war die Flughafengesellschaft strukturell gar nicht darauf ausgerichtet, ein Großprojekt wie den Bau eines neuen Flughafens zu stemmen. Weiterhin haben Geschäftsführung und Aufsichtsrat dadurch, dass sie – trotz zahlreicher von ihnen angeordneter Planungsänderungen – die Inbetriebnahme nicht um einen angemessenen Zeitraum verschieben wollten, zu einer Anhäufung von Risiken beigetragen, die schließlich zum heute wahrnehmbaren Debakel geführt haben. Diese Schlussfolgerung deckt sich übrigens mit den Warnungen des Construction Managers Drees & Sommer von 2008. Und ähnlich wie vormals Drees & Sommer weist auch Ernst & Young auf die massiven Eingriffe in den Projektablauf hin, die durch die von der Flughafengesellschaft gewünschten Änderungen „doppelstöckige Fluggastbrücken“ und „Ebenenshift“ ausgelöst wurden. Hierzu seien sogar neue Baugenehmigungen erforderlich geworden. In der Folge sei es zu mehrfachen Unterbrechungen in der Bauausführung gekommen.[75] Die doppelstöckigen Fluggastbrücken seien von der Flughafengesellschaft angeordnet worden, um sogenannten Non-Schengen-Passagieren zu ermöglichen, zu ihrer Fluggastbrücke zu gelangen, ohne ein Treppenhaus benutzen zu müssen. Zuvor war geplant, dass Non-Schengen-Passagiere hierzu über Treppenhäuser und Aufzüge einen Ebenenwechsel hätten vornehmen müssen. Während dieser Zeit hätten die Treppenhäuser nicht für Schengen-Passagiere zum Busboarding genutzt werden können. Durch die Umplanung sollte sich die Anzahl der verfügbaren Non-Schengen-Abfluggates von ursprünglich 25 auf 39 erhöhen. Gleichzeitig könnten nun mehr Passagiere parallel abgefertigt werden und es „entsteht kein Verlust an Warte- und Gastronomieflächen“.[76] Die Auswirkungen auf den Projektablauf beschreiben die Gutachter folgendermaßen:

> *„Folglich mussten die Rohbauarbeiten teilweise unterbrochen werden. Um den Terminzielen der FBS gerecht zu werden, mussten Planunterlagen für den Rohbau zum Teil vor und parallel zur Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung gefertigt werden. […] Aufgrund des unverändert von der FBS vorgegebenen Terminziels (Inbetriebnahme 30.10.2011) war die pg bbi gezwungen, die Änderungen der Planung nicht chronologisch und sukzessive umzusetzen (erst Überarbeitung der Entwurfs-/Genehmigungsplanung danach Ausführungsplanung), sondern alle Planungsphasen gleichzeitig und parallel zueinander voranzutreiben.“*[77]

Zum selben Schluss kommt Ernst & Young bzgl. des „Ebenenshifts“. Ursprünglich seien Non-Schengen-Ankunft und -Abflug „auf bestimmte Bereiche begrenzt und voneinander abgegrenzt“ gewesen. Es habe das „vollständige Trennungsprinzip“ gegolten.[78] Um, wie später von der Flughafengesellschaft gewünscht, das Boarding von Schengen- und Non-Schengen-Passagieren parallel zu ermöglichen, hätten Flächen und Passagierströme „komplett überarbeitet werden“ müssen, was im Main Pier zu weitreichenden baulichen Veränderungen geführt habe. Diese Veränderungen hätten den Einbau einer weiteren Ebene notwendig gemacht, was wiederum dazu geführt habe, dass durch die Änderung des Fluchtwegekonzepts mehrere Treppenhäuser im Main Pier zu Fluchttreppenhäusern hätten umgebaut werden müssen. Neben der Unterbrechung der Rohbauarbeiten hätte das gesamte Brandschutzkonzept aufgrund der neu festgelegten Passagierströme angepasst werden müssen.[79]

In der Zusammenfassung des Gutachtens wird noch einmal hervorgehoben, dass die Störungen im Projektablauf durch die Flughafengesellschaft zu verantworten seien:

> *„Nach Abschluss des Generalplanervertrages vom 16.01./29.02.2008 hat die FBS den vorgesehenen Planungsablauf durch umfangreiche Änderungsanordnungen erheblich*

74 Ebd.
75 Ebd. S. 11
76 Ebd. S. 15
77 Ebd. S. 15 f.
78 Ebd. S. 17
79 Ebd.

gestört. Im ersten Halbjahr 2008 hat die FBS gravierende Änderungen zur bis dato bestehenden Entwurfsplanung (Stand Oktober 2007) angeordnet. […] Neben den genannten wesentlichen Änderungsanordnungen der FBS hat die FBS während der gesamten Planungs- und Bauausführungsphase ca. 500 weitere Änderungen zur bestehenden Planung angeordnet, die vor dem Hintergrund der weitgehend diskontinuierlichen baubegleitenden Planung mit hoher Wahrscheinlichkeit einen verzögernden Effekt auf das Projekt hatten."[80]

Wie und in welchem Umfang die pg bbi auf die absehbaren Verzögerungen durch immer neue Änderungswünsche der Flughafengesellschaft während des Baus reagierte, ist noch nicht vollständig geklärt. Der Aufsichtsratsvorsitzende und Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit teilte hierzu allerdings auf eine parlamentarische Anfrage des Abgeordneten Oliver Höfinghoff mit, dass seitens der pg bbi „keine Bedenken gegen die Umsetzbarkeit und Einhaltung des vertraglich vereinbarten Rahmenterminplans geäußert" worden seien.[81] Der Generalplanervertrag habe zudem eine baubegleitende Ausführungsplanung vorgesehen. In solch einem Fall seien „Änderungen grundsätzlich nicht ausgeschlossen, diese entstehen hierbei u. a. durch den weiteren Detaillierungsprozess."[82] Darauf, dass die pg bbi den Änderungswünschen der Flughafengesellschaft nicht widersprochen habe, wies auch der ehemalige Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Rainer Schwarz in seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 5. Dezember 2014 hin. Er könne sich zumindest nicht erinnern, dass die pg bbi solche Wünsche je abgelehnt hätte. Vielmehr hätte sie diese „freudig entgegengenommen". Insgesamt hätten die Änderungswünsche ja auch ein zusätzliches Budget für die Planer bedeutet.

Fazit:

- Die Flughafengesellschaft war nicht darauf ausgerichtet, ein Projekt wie den Neubau eines Flughafens in eigener Verantwortung vorzunehmen.
- Zahlreiche Änderungswünsche bzw. angeordnete Nutzungsänderungen störten den Projektablauf über einen längeren Zeitraum.
- Geschäftsführung und Aufsichtsrat hielten trotz der sich mit den Nutzungsänderungen ergebenen Risiken an den vormals gesetzten Inbetriebnahmeterminen fest und potenzierten damit die Risiken.
- Die Planer der pg bbi haben, so sie die mit den Nutzungsänderungen einhergehenden Risiken erkannten, nicht darauf hingewirkt, dass auf diese Änderungen verzichtet wird.

80 Ebd. S. 25
81 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/11357, S. 2
82 Ebd.

HINWEISE AN DEN AUFSICHTSRAT: VORGANG MCKINSEY

Dem Aufsichtsrat bzw. mindestens dessen Vorsitzenden Klaus Wowereit war bereits im März 2012 eine Stellungnahme bekannt, die die für den 3. Juni 2012 beabsichtigte Inbetriebnahme des neuen Flughafens zumindest als stark gefährdet erscheinen ließ. Dabei handelt es sich um Einschätzungen der Beratungsgesellschaft McKinsey, die vor dem Hintergrund des für die Inbetriebnahme notwendigen Probebetriebs abgegeben wurden. Zu den im Folgenden zitierten Schreiben von McKinsey sowie der Flughafen München GmbH sei vorausgeschickt, dass diese die Piratenfraktion über einen Informanten erreichten. Der Untersuchungsausschuss hat die Briefe ebenfalls angefordert. Die Zitate sind aber den der Fraktion vorliegenden Schreiben und nicht den Beweismitteln des Untersuchungsausschusses entnommen. Gleiches gilt für das unten erwähnte Protokoll der „SoKo BER“ des Bundesverkehrsministeriums vom 12. Oktober 2012.

Die Flughafen München GmbH fungierte als Auftragnehmer von McKinsey. In dieser Funktion wandte sie sich am 14. März 2012 in Gestalt des Head of Airport Consulting Reinhard Zeiler und des Projektleiters Probebetrieb BER Paul Hoppe in einem Schreiben mit dem Betreff „Probebetrieb/Inbetriebnahme BER“ an McKinsey.[83] In dem Brief weisen die Unterzeichner darauf hin, dass aufgrund des massiven Bauverzugs „die operative Betriebsfähigkeit des neuen Flughafens deutlich hinter Plan“ zurückliege. „Dadurch entsteht ein sehr hohes Risiko für eine erfolgreiche Inbetriebnahme des BER am geplanten Eröffnungstermin 03.06.2012“, heißt es im ersten Absatz des Briefs. Der Flughafen München sehe es als „zwingend notwendig“ an, dass am BER ein „zielführender Probebetrieb“ von sechs Monaten stattfinde. Nur so könne „sichergestellt werden, dass alle Prozesse und Infrastruktureinheiten ausreichend getestet und feinjustiert wurden und Mitarbeiter damit sicher umzugehen wissen, so dass die für die Inbetriebnahme notwendige Effizienz und Effektivität gewährleistet werden kann.“ Bis zum Datum des Schreibens hätte aber „kein zielführender Probebetrieb durchgeführt werden“ können. Da der Flughafen noch nicht fertiggestellt sei, könne auch die „eigentliche Kernfunktion“ eines Probebetriebs nicht erfüllt werden. Der Bereich Bau der Flughafengesellschaft habe zwar im März 2011 entsprechende Zusagen gemacht, diese seien allerdings „deutlich verfehlt“ worden:

> *„So stand bei Probebetriebsbeginn am 24.11.2011 nur ein Bruchteil der notwendigen Bereiche baulich fertig zur Verfügung [...] Eine von März 2011 bis Januar 2012 vom Flughafen Berlin zugesagte komplette baulich/technische Fertigstellung zum 07.02.2012 wurde ebenfalls deutlich verfehlt.“* [84]

Auch danach zugesagte gestaffelte Fertigstellungstermine seien deutlich verfehlt worden. Ebenso findet sich im Schreiben ein Hinweis, dass die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft bereits im Februar 2012 über den kritischen Zustand der Flughafenbaustelle informiert war: „Wie von Ihnen am 20.02.2012 und 22.02.2012 an die Geschäftsführung des Berliner Flughafens kommuniziert, können die Versäumnisse der letzten vier Monate für eine reibungsarme Inbetriebnahme am 03.06.2012 nicht mehr kompensiert werden.“ Es seien zwar Maßnahmen von der Flughafengesellschaft eingeleitet worden, dennoch „ist das derzeitig geplante Inbetriebnahme-Szenario im Juni 2012 mit voller Auslastung extrem gefährdet.“ Dennoch habe sich die Flughafengesellschaft entschieden, am geplanten Inbetriebnahmetermin festzuhalten. Von dieser Entscheidung distanziert sich die Flughafen München GmbH deutlich: „Wir müssen darauf hinweisen, dass diese Entscheidung vom Flughafen München aus operativer Sicht nicht mitgetragen werden kann“, lautet der Schlusssatz des Briefs an McKinsey.[85]

Einen Tag später, am 15. März 2012, wandten sich die Berater von McKinsey zum selben Thema an die Flughafengesellschaft. Das entsprechende Schreiben ist direkt an die damaligen

83 Flughafen München GmbH, Schreiben v. 14. März 2012 an McKinsey & Company, Inc. z. Hd. Dr. Sebastian Stern und Dr. Carl-Stefan Neumann
84 Ebd.
85 Ebd.

Geschäftsführer Rainer Schwarz und Manfred Körtgen gerichtet. Unterzeichnet wurde es von Carl-Stefan Neumann (Director) und Sebastian Stern (Principal), an die zuvor die Flughafen München GmbH ihren Brief gerichtet hatte.[86] Die Vertreter von McKinsey unterrichten die Flughafen-Geschäftsführung in ähnlicher Weise von den Zuständen auf der BER-Baustelle, wie sie zuvor von der Flughafen München GmbH informiert worden waren. So heißt es gleich zu Beginn des Briefs: „[w]ie in den letzten Wochen und Tagen mehrfach besprochen, liegen wir insgesamt deutlich hinter unserem Plan für die Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 zurück; der Zeitverlust von aktuell fast vier Monaten ist bis zur Inbetriebnahme nicht aufzuholen."

Dass McKinsey auf Gespräche „in den letzten Tagen und Wochen" verweist, ist vor dem Hintergrund interessant, dass zumindest die bisher im Untersuchungsausschuss befragten Aufsichtsratsmitglieder immer wieder beteuerten, ihnen sei noch bis in den Mai 2012 hinein versichert worden, dass eine Inbetriebnahme am 3. Juni stattfinden könne. Warum die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft die Erkenntnisse ihrer Berater offenbar nicht an den Aufsichtsrat weitergegeben hat, ist bislang eine offene Frage.

Laut McKinsey sei eine erfolgreiche Inbetriebnahme zum 3. Juni auch mit der bereits stattfindenden Neustrukturierung der Prozesse zur Vorbereitung der Inbetriebnahme „nicht sicherzustellen". Diese Neustrukturierung sei zwar „sinnvoll und gut", dennoch sei sie „aus unserer Sicht unzureichend". Dies habe seine Ursache unter anderem in dem nach wie vor „wesentlich" zu langsamen Baufortschritt. Von der Flughafengesellschaft angekündigte Termine seien allesamt nicht eingehalten worden, weswegen beispielsweise der südliche Teil des Main Piers und der Ankunftsbereich „bei Weitem nicht baulich-technisch fertig gestellt" seien. Der Probebetrieb finde nur noch „unter erheblichen Einschränkungen" statt. Dies wiederum sei ein Grund dafür, dass sich die „Prozesssicherheit der internen und externen Mitarbeiter nicht wesentlich erhöht" habe. Anders gesagt: Das Personal, welches den Flughafenbetrieb ab Juni 2012 sicherstellen sollte, konnte noch im März 2012 nicht so wie erforderlich auf seine neuen Aufgaben vorbereitet werden. Auch ein Hinweis auf mögliche Engpässe am fertigen Flughafen findet sich im Schreiben von McKinsey: „Weiterhin erscheint aktuell die Check-in-Kapazität nicht ausreichend, um das geplante Flugaufkommen selbst im Normalbetrieb abzuwickeln; auch bestehen starke Zweifel, ob die Kapazität der Sicherheitskontrollen ausreicht." Insgesamt ergäben sich „erhebliche, bis zum 3. Juni auch in der neuen Struktur nicht mehr aufholbare Defizite in der Inbetriebnahmevorbereitung." Die Flughafengesellschaft habe sich trotz entsprechender Hinweise dafür entschieden, am 3. Juni 2012 als Eröffnungstermin festzuhalten, und sich ebenfalls gegen ein „Soft Opening" – also die schrittweise Inbetriebnahme – entschieden. „Wir müssen darauf hinweisen, dass wir diese Entscheidung auf Basis der oben aufgeführten Einschätzung nicht mittragen können", heißt es am Schluss des McKinsey-Briefs.[87]

Nachdem die Schreiben der Flughafen München GmbH und von McKinsey bei der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft eingegangen waren, kam es zu einem Gespräch zwischen der Geschäftsführung und dem Regierenden Bürgermeister Klaus Wowereit in seiner Eigenschaft als Aufsichtsratsvorsitzender der Flughafengesellschaft. Zu diesem Vorgang wurde Rainer Schwarz am 4. September 2014 vor dem Landgericht Berlin befragt. In dem Prozess ging es darum, ob die fristlose Kündigung von Schwarz durch den Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft im Juni 2013 rechtmäßig erfolgte. Ein Prozessgegenstand war dabei auch der Umgang von Schwarz mit den o. g. Schreiben und die Frage, ob die Information des Aufsichtsrats über die notwendig gewordene Absage des Inbetriebnahmetermins rechtzeitig erfolgt war. Mittlerweile ist das Verfahren beendet. Schwarz hatte die Flughafengesellschaft nach seiner fristlosen Kündigung auf die Fortzahlung seiner Bezüge in einer Höhe von über einer Million Euro verklagt. Das Landgericht Berlin gab der Klage am 23. Oktober 2014 statt und stellte fest, dass die Kündigung nicht wirksam erfolgt sei. Dabei betonte das Gericht, die Kündigung sei nicht darauf gestützt worden, ob Schwarz für die Verschiebung des Inbetriebnahmetermins

86 McKinsey&Company, Schreiben v. 15. März 2012 an die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH – Rainer Schwarz und Manfred Körtgen
87 Ebd.

verantwortlich sei. Es gehe vielmehr darum, ob die Geschäftsführung rechtzeitig darüber informierte. Da aber die Kündigung im Juni 2013 zu spät erfolgt sei, ließ das Gericht diese Frage offen.[88] Vor Gericht hatte Schwarz die Information des Regierenden Bürgermeisters wie folgt geschildert: Wenige Tage nach Erhalt der Schreiben habe er über seine Sekretärin um einen Termin bei Wowereit bitten lassen. Daraufhin habe ihn der Referent der Senatskanzlei Thomas Prahl angerufen und sich nach dem Grund der Kontaktaufnahme erkundigt. Schwarz habe ihn daraufhin darüber informiert, dass es Probleme mit dem Probebetrieb und Zweifel am geplanten Eröffnungstermin gebe. Da er nicht bis zur nächsten Aufsichtsratssitzung, die schließlich am 20. April 2012 stattfand, warten wolle, bitte er um einen Termin beim Regierenden Bürgermeister. Die Senatskanzlei habe daraufhin den 30. März vorgeschlagen. An diesem Tag hätte ohnehin ein gemeinsamer Termin für die Imagekampagne des Flughafens angestanden. Anschließend habe das besagte Gespräch stattgefunden, an dem neben Wowereit auch Manfred Körtgen teilgenommen habe. Körtgen bestätigte seine Teilnahme in seiner Aussage vor dem Untersuchungsausschuss am 17. Oktober 2014. Bei dem Gespräch sei Wowereit laut Schwarz auf den Inhalt des McKinsey-Schreibens vom 15. März 2012 hingewiesen worden. Gleichzeitig hätten er und Körtgen aber auch auf mögliche Lösungen hingewiesen, wie der Flughafen dennoch rechtzeitig eröffnet werden könne. So habe man vorgeschlagen, um einem möglichen Ausfall der Systeme beim Check-In zu begegnen, ein provisorisches „Zelt-Terminal" zu errichten, um bei einem Ausfall darauf zurückgreifen zu können. Um Problemen mit der Türsteuerung zu begegnen, habe man vorgeschlagen, die Türen mit Sicherheitsleuten zu besetzen, die diese dann im Fall des Falles manuell öffnen bzw. schließen sollten. Mit diesen Maßnahmen hätte man aus der damaligen Sicht von Schwarz und Körtgen den Flughafen planmäßig in Betrieb nehmen können. Diese Maßnahmen hätten allerdings zu zusätzlichen Kosten geführt, wofür wiederum die Zustimmung des Aufsichtsrats notwendig war. Der Aufsichtsrat habe diese Kosten in der folgenden Sitzung am 20. April genehmigt, nachdem zuvor ein weiteres Treffen mit Wowereit stattgefunden hatte und McKinsey ein weiteres Schreiben an die Geschäftsführung gerichtet hatte, in dem eine Beurteilung der zusätzlichen Maßnahmen stattfand.

Dieser zweite Brief von McKinsey, datiert vom 13. April 2012, ist wie das vorherige Schreiben an Schwarz und Körtgen adressiert und von Neumann und Stern unterzeichnet.[89] Nachdem „eine Reihe von zusätzlichen Maßnahmen initiiert" worden sei, fasse McKinsey nun seine „aktualisierte Einschätzung zur Inbetriebnahme" in diesem Schreiben zusammen. Die sogenannte B5-Runde, die die Inbetriebnahme vorbereiten sollte und an der auch McKinsey beteiligt war, habe mittlerweile „die Möglichkeit zusätzlicher ‚Fallback'-Maßnahmen geprüft und weitere wichtige Schritte eingeleitet". „Essenziell und richtig" sei insbesondere die Erweiterung des Check-in-Bereichs um 18 Schalter, mit denen das am 3. und 4. Juni 2012 erwartete Passagieraufkommen bewältigt werden könne. Weiterhin arbeite das „Prozessteam Flughafensicherheit" mit „Hochdruck" an einer Lösung für bislang nicht ausreichende Kapazitäten bei Personal- und Warenkontrollen sowie für die Türtechnik, „die bisher baulich nicht ausreichend weit fortgeschritten ist und daher im Probebetrieb nicht mehr genügend getestet werden kann." Zusammenfassend kommt McKinsey zu dem Schluss, dass diese Maßnahmen wichtig seien, um „wesentliche ‚Brennpunkte' der Inbetriebnahme zu adressieren, und eine erfolgreiche Inbetriebnahme zum geplanten Termin damit möglich erscheint." Dennoch verweisen die Berater darauf, dass die Inbetriebnahme zum 3. Juni 2012 weiterhin auf einem kritischen Weg ist: „Es bestehen also weiterhin erhebliche und – auf Grund des sehr eingeschränkten Probebetriebs – teilweise noch unvorhersehbare Inbetriebnahmerisiken." Diesen sei nur mit der Einhaltung von neu definierten zeitlichen Meilensteinen zu begegnen. An dieser Stelle sei der Hinweis gegeben, dass sich die von der Flughafen München GmbH und McKinsey dargestellten Problemlagen, die dazu führten, dass die Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 als gefährdet bzw. stark risikobehaftet beurteilt wurde, nicht um die Brandschutzanlage drehten, die im

88 Landgericht Berlin, Pressemitteilung Nr. 41/2014 v. 23.10.2014
89 McKinsey & Company, Schreiben v. 13. April 2012 an die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH – Rainer Schwarz und Manfred Körtgen

Nachhinein als einer der Hauptgründe der Verschiebung angegeben wurde. Damit stellen die Warnungen des Flughafens München und von McKinsey einen weiteren Beleg dafür dar, dass sich der Flughafenbau auch unabhängig von der Brandschutzanlage in ernsthaften Schwierigkeiten befand.

Der Vorgang um die Schreiben von McKinsey an die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft war auch Gegenstand in den Sitzungen der vom Bundesverkehrsministerium eingerichteten „SoKo BER".[90]

Die „SoKo BER" befasste sich an mehreren Terminen mit den McKinsey-Briefen sowie der durch Schwarz verfolgten Informationspolitik. So wurde Schwarz bei der Sitzung am 12. Oktober 2012 zu diesem Vorgang befragt. Zu diesem Zeitpunkt lagen der „SoKo" die Schreiben noch nicht offiziell vor. Dem Protokoll ist zu entnehmen, dass Schwarz sich so zu den Briefen äußerte, als dass er deren Existenz bestätigte und darauf hinwies, dass das erste Schreiben „sehr kritisch" gewesen sei. Der Vorsitzende der „SoKo", der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Michael Odenwald, forderte Schwarz daraufhin in der Sitzung auf, die Schreiben der „SoKo" zuzuleiten. Dem wollte Schwarz allerdings nicht nachkommen und bot an, dass der Bund als Gesellschafter der Flughafengesellschaft die Schreiben „zeitnah vor Ort einsehen" könne. Weiterhin wies Schwarz laut Protokoll darauf hin, dass es „müßig" sei, darüber zu diskutieren, ob die in den Schreiben benannten Probleme tatsächlich zu einer Verschiebung der Inbetriebnahme geführt hätten. „Er betont, dass er erst Anfang Mai erfahren habe, dass wegen der Brandschutzthematik der Termin nicht gehalten werden könne. Die Absage der Eröffnung habe es daraufhin wegen der Brandschutzanlage gegeben und nicht wegen der Probleme im Probebetrieb."[91] Diese Erklärung wollte man zumindest im Bundesverkehrsministerium nicht durchgehen lassen.

So heißt es im Fazit des Sitzungsprotokolls: „Nach Erkenntnissen der SoKo BER war der Geschäftsführung der FBB, namentlich Herrn Prof. Schwarz und Herrn Dr. Körtgen, bereits im März 2012 bekannt, dass der geplante Eröffnungstermin des Flughafens Berlin Brandenburg am 03.06.2012 unter operativen Gesichtspunkten nicht mehr zu halten ist. Die Fakten des ORAT-Berichts sowie die Warnungen von McKinsey hätten dem Aufsichtsrat unverzüglich und transparent mitgeteilt werden müssen. Die SoKo kommt zu dem Schluss, dass der Aufsichtsrat über die tatsächlichen Vorgänge falsch bzw. nicht umfassend informiert worden ist. Beide Geschäftsführer hatten den Aufsichtsrat noch in dessen April-Sitzung bewusst in Unkenntnis der tatsächlichen Lage gelassen. […] Der Sprecher der Geschäftsführung und Gesamtverantwortliche für das BER-Projekt hat die Ergebnisse des ORAT-Berichts vom März 2012 nicht an den Aufsichtsrat weitergegeben. Herr Prof. Schwarz trägt dafür – gemeinsam mit dem damaligen Geschäftsführer Dr. Körtgen – die volle Verantwortung."[92]

Im Nachgang der Sitzung nahmen Mitglieder der „SoKo BER" Einblick in die McKinsey-Schreiben. Allerdings habe sich – so ist dem Protokoll der Sitzung vom 25. Oktober 2012 zu entnehmen – Schwarz geweigert, die „SoKo"-Vertreter Kopien der Schreiben anfertigen zu lassen. Die Einsichtnahme habe den in der vorangegangenen Sitzung gewonnenen Eindruck bestätigt. „Es wird aus der SoKo Unverständnis darüber geäußert, dass angesichts dieser dramatischen Situation die Gesellschafter und der AR nicht unverzüglich über das genaue Ausmaß der Probleme informiert wurden und stattdessen der Brandschutz in den Vordergrund gestellt wurde."[93] Wiederum stellte die „SoKo" fest, dass Schwarz in der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 „detailliert" darüber hätte informieren müssen, „dass der Eröffnungstermin bereits aus operativen Gründen in höchstem Maße gefährdet war. Die vorgelegten Dokumente belegen, dass mindestens eine reibungslose Inbetriebnahme zum geplanten Termin nicht nur wegen der Brandschutzproblematik unmöglich war. Die Fakten sind Herrn Schwarz schon sehr früh vor der AR-Sitzung im April bekannt gewesen."[94]

90 Vgl. Deutscher Bundestag, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/11936, S. 1
91 Geschäftsstelle SoKo BER, Protokoll der achtzehnten Sitzung der SoKo BER, 12. Oktober 2012, S. 4
92 Ebd. S. 6
93 Geschäftsstelle SoKo BER, Protokoll der neunzehnten Sitzung der SoKo BER, 25. Oktober 2012, S. 2
94 Ebd. S. 3

Auf eine Kleine Anfrage der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen vom 18. Dezember 2012 unter anderem dazu, ob nach dem Umgang von Schwarz mit den Schreiben von McKinsey noch eine Basis für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit gegeben sei, antwortete die Bundesregierung: „Die Zusammenarbeit der Organe der FBB beruht auf gegenseitigem Vertrauen. Der Umgang mit den Briefen der Unternehmensberatung McKinsey hat dem allerdings nicht entsprochen."[95] Damit distanzierte sich der Bund als ein Gesellschafter der Flughafengesellschaft Ende 2012 öffentlich deutlich vom damaligen Geschäftsführer Rainer Schwarz. Von den Vertretern des Landes Berlin und allen voran dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats Klaus Wowereit waren zu dieser Zeit solche deutlichen Worte nicht zu vernehmen. Bereits im November 2012 hatte der Bund offenbar versucht, Schwarz als Geschäftsführer loszuwerden. So heißt es im Protokoll der „SoKo BER" vom 2. November 2012 hierzu, dass sich im Vorfeld der Aufsichtsratssitzung einen Tag zuvor abgezeichnet habe, dass „für einen Widerruf der Bestellung von Herrn Prof. Schwarz als Geschäftsführer der FBB aufgrund der Haltung der Länder Berlin und Brandenburg keine Mehrheit zustande kommen wird. Herr Sts B[omba] habe Herrn Prof. Schwarz aufgefordert, von sich aus Konsequenzen zu ziehen, was letzterer jedoch klar von sich wies."[96] Bereits bei seiner Befragung vor der „SoKo" am 12. Oktober 2012 hatte Schwarz versucht, die Verantwortung für die gescheiterte Inbetriebnahme von sich abzuwälzen. Schließlich habe er als Sprecher der Geschäftsführung nur eine Funktion „im Hinblick auf die Außendarstellung, Gremien und Verbände". Der Bau des Flughafens habe im Aufgabenbereich des Technischen Geschäftsführers Körtgen gelegen. Er selbst habe „sich auf die laufende Berichterstattung konzentriert und sich hier sachkundig gemacht."[97] Schwarz wurde schließlich im Januar 2013 zunächst beurlaubt und im Juni 2013 fristlos entlassen.

Der Darstellung von Schwarz vor Gericht bzgl. der Schreiben von McKinsey widersprach allerdings der Aufsichtsratsvorsitzende Klaus Wowereit wenig später. In der Antwort auf eine parlamentarische Anfrage von Martin Delius, wie er den Senat über die Warnungen von McKinsey im März 2012 informiert habe, teilte er Folgendes mit: Am 30. März 2012 habe tatsächlich ein Gespräch zwischen ihm, Schwarz und Körtgen stattgefunden. Der Termin fand im Anschluss an eine Pressekonferenz zur „Eröffnungskampagne BER" in seinem Amtszimmer statt. Schwarz habe das Gespräch angeregt, um ihn „insbesondere über sein Gespräch am 21.03.2012 mit den Bürgen zu informieren, welches aufgrund einer Einschätzung von PwC zum Fertigstellungstermin des BER stattgefunden hatte", heißt es in der Antwort auf die parlamentarische Anfrage.[98] Bei dem Gespräch am 30. März sei laut Wowereit zwar auf bestehende „Probleme in Verbindung mit der bevorstehenden Eröffnung"[99] eingegangen worden, es seien aber gleichzeitig Maßnahmen dargestellt worden, die „eine pünktliche Eröffnung des BER sicherstellen sollten".[100] Beide Geschäftsführer hätten nicht den Eindruck vermittelt, dass eine Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 scheitern könnte. „Eine nähere Information des Senats war von daher nicht geboten."[101] Zum Schreiben von McKinsey vom 15. März 2012 merkt Wowereit an, dieses hätten er und die Senatskanzlei „erst nach der Verschiebung des Eröffnungstermins im Mai 2012 zur Kenntnis erhalten. Eine unmittelbare Kontaktaufnahme des Regierenden Bürgermeisters oder der Senatskanzlei mit dem Unternehmen McKinsey war danach unerheblich."[102] Schwarz hingegen hatte vor Gericht ebenfalls dargestellt, dass auch vonseiten des Bürgencontrollings – also von PwC – Zweifel am geplanten Inbetriebnahmetermin bestanden hätten. Gleichzeitig aber betont, dass er den Regierenden Bürgermeister bei besagtem Gespräch auf das Schreiben von McKinsey und die darin enthaltene Darstellung der Problemlage „explizit" hingewiesen habe. Mit dieser Aussage vor Gericht widersprach Schwarz seiner früheren Darstellung des Vorgangs vor dem Bauausschuss des Berliner Abgeordnetenhauses, wenige Tage nach der Verschiebung, am 18. Mai 2012, in einer Anhörung. Zu den

95 Vgl. Deutscher Bundestag, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/11936, S. 2
96 Geschäftsstelle SoKo BER, Protokoll der zwanzigsten Sitzung der SoKo BER, 2. November 2012, S. 2
97 Geschäftsstelle SoKo BER, Protokoll der achtzehnten Sitzung der SoKo BER, 12. Oktober 2012, S. 3
98 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/14807
99 Ebd.
100 Ebd.
101 Ebd.
102 Ebd.

Schreiben von McKinsey sagte er damals gegenüber den Abgeordneten, dass es einen Brief gegeben habe, in dem McKinsey „im Ergebnis des Probebetriebs große Bedenken" angemeldet habe.[103] Unter Berücksichtigung der „Rückfallpositionen" hätte McKinsey in einem zweiten Schreiben mitgeteilt, dass der Inbetriebnahmetermin nun doch mitgetragen werde. Es sei nicht die Aufgabe der Geschäftsführung gewesen, „den Aufsichtsrat über den ersten Brief zu informieren, wenn das in einem zweiten Brief wieder geradegerückt wurde. [...] Insofern hat es dort auch keine Zwischeninformation an den Aufsichtsrat gegeben."[104] Dass Schwarz über zwei Jahre später den Vorgang vor Gericht anders dargestellt hat, bedeutet, dass er entweder den Abgeordneten im Jahr 2012 oder dem Gericht im Jahr 2014 nicht die Wahrheit gesagt hat.

Der Hinweis von Wowereit, er habe das McKinsey-Schreiben vom 15. März erst nach der Verschiebung der Inbetriebnahme im Mai 2012 „zur Kenntnis erhalten", schließt allerdings nicht aus, dass er den Inhalt des Schreibens schon vorher kannte und dass er am 30. März mit Schwarz und Körtgen darüber gesprochen hat. Es scheint vielmehr, als ob die Brisanz der Warnungen von Wowereit falsch eingeschätzt wurde. Dies wäre ein schweres Versäumnis des Aufsichtsratsvorsitzenden und es stellt sich die Frage, ob Wowereit seiner Informationspflicht als Aufsichtsratsmitglied in dieser Sache nachgekommen ist. Denn ein Aufsichtsratsmitglied „muss sich ferner über alle für die Tätigkeit des Aufsichtsrats erforderlichen Angelegenheiten informieren."[105] Wowereit hätte demnach mindestens eine genauere Inhaltsangabe des Schreibens von McKinsey vom 15. März 2012, wenn nicht die Aushändigung des gesamten Schreibens oder wenigstens einer Kopie verlangen sollen – schließlich ging es bei der Frage der Inbetriebnahme des neuen Flughafens um eine grundlegende Angelegenheit der Flughafengesellschaft. Dass Wowereit es darüber hinaus auch nicht für nötig hielt, den Senat – geschweige denn das Abgeordnetenhaus – über die ihm zur Kenntnis gelangte dramatische Situation bzgl. der BER-Baustelle zu informieren, ist wiederum ein Versäumnis, das Wowereit als Regierender Bürgermeister zu verantworten hat. Wowereit versagte hier somit an zwei Stellen: Einmal als Vorsitzender des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft und einmal als Regierungschef des Landes Berlin.

Davon, dass es hinter den Kulissen bereits seit Anfang des Jahres 2012 deutliche Warnungen gab, dass der Inbetriebnahmetermin am 3. Juni womöglich nicht zu halten sein wird, ließ die Flughafengesellschaft nichts nach außen dringen. Im Gegenteil: Nach der letzten Aufsichtsratssitzung vor Bekanntgabe der Verschiebung am 20. April 2012 teilte sie der Öffentlichkeit angebliche Erfolge mit. So heißt es in einer Pressemitteilung vom 24. April 2012:

> *„Am 3. Juni geht der neue Flughafen für die Hauptstadtregion – der Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt – in Betrieb. Flugbetriebsflächen und Betriebsgebäude sind fertiggestellt, ebenso die unterirdischen Anlagen, Bahnhof und Bahnanbindung und die Energiezentralen. Über 6.000 Bauarbeiter sind derzeit mit den abschließenden Arbeiten am Flughafen beschäftigt. In der verbleibenden Zeit bis zur Eröffnung stehen der weitere Innenausbau des Terminals an, der Ausbau der Mieterflächen und die Herstellung der Außenbereiche inklusive der Grünanlagen. Baustelleneinrichtungen werden zurückgebaut, die Endreinigung wird durchgeführt und die Gebäude möbliert."*[106]

14 Tage später, am 8. Mai 2012, gab die Flughafengesellschaft die Verschiebung der Inbetriebnahme bekannt.[107]

103 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Wortprotokoll BauVerk 17/10, S. 46
104 Ebd.
105 Lutter/Krieger/Verse, Rechte und Pflichten des Aufsichtsrats, Köln 2014 § 12 Rn. 890
106 Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Pressemitteilung v. 24.04.2012
107 Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Pressemitteilung v. 08.05.2012

Fazit:

- Die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft war seit Februar 2012 über möglicherweise auftretende schwerwiegende Probleme bei einer Inbetriebnahme des Flughafens informiert.
- Der Geschäftsführung war bekannt, dass ihre eigenen Berater einen nicht mehr aufholbaren Zeitverzug von vier Monaten bzgl. der Inbetriebnahme konstatiert hatten.
- Die Flughafengesellschaft hielt – wie schon vor den vorherigen Verschiebungen – trotz Kenntnis der Risiken am gesetzten Inbetriebnahmetermin 3. Juni 2012 fest.
- Die massiven Probleme, die im Zuge des Probebetriebs Anfang 2012 sichtbar wurden, traten nicht im Zusammenhang mit der Brandschutzanlage auf.
- Der Vorsitzende des Aufsichtsrats war allem Anschein nach vor der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 – der letzten vor Bekanntgabe der Verschiebung – über die Probleme im Probebetrieb und die Einschätzung von McKinsey informiert. Er unterrichtete weder den Aufsichtsrat noch den Senat oder das Abgeordnetenhaus über die ihm zur Kenntnis gelangten Probleme am BER.

KONTROLLVERSAGEN I: DIE PROJEKTSTEUERUNG WSP CBP

Mit der Gesamtsteuerung des Projekts BER war von Beginn an das Unternehmen WSP CBP beauftragt. Als Projektleiter von WSP CBP fungierte bis zum Sommer 2014 Christian Manninger. Laut der Aussage des ehemaligen Technischen Geschäftsführers Thomas Weyer vor dem Untersuchungsausschuss am 10. Oktober 2014 war WSP CBP der „verlängerte Arm" des damaligen Leiters des Projektbereichs B, Manfred Körtgen, gewesen, also schon bevor Körtgen zum Nachfolger Weyers bestimmt wurde. Laut Weyer sei die Zusammenarbeit mit WSP CBP „zäh" ausgestaltet gewesen. Auch die Qualität der Leistung von WSP CBP sei nicht in seinem Sinne gewesen. Es habe „manchmal etwas länger gedauert", bis notwendiges Zahlenmaterial vorgelegt worden sei. Man habe WSP CBP dann „ins Gebet genommen", um klarzumachen, dass das Material schneller geliefert werden und akkurater ausgestaltet sein müsse. Auch habe es im Bereich der Projektsteuerung, zumindest zu der Zeit, in der Weyer noch bei der Flughafengesellschaft angestellt war, personelle Wechsel gegeben. Diese Bewegungen innerhalb der Projektsteuerung seien für das Gesamtprojekt „nicht gut" gewesen. Gefragt, warum sich die Flughafengesellschaft nicht nach einem anderen Projektsteuerer umgesehen hätte, gab Weyer vor dem Untersuchungsausschuss an, dass die Suche nach einem neuen Projektsteuerer viel Zeit gekostet hätte und teuer geworden wäre. Körtgen äußerte in seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuss ebenfalls Kritik an der Arbeitsweise von WSP CBP. Es habe nicht immer alles so funktioniert, wie es hätte funktionieren sollen und man habe WSP CBP „oft drücken und treten" müssen. Die Flughafengesellschaft habe auch gefordert, dass einzelne Stellen der Projektsteuerung mit anderem Personal besetzt werden, da sie mit der Arbeit einzelner Bereiche unzufrieden gewesen sei. Geschäftsführung und Aufsichtsrat scheinen mit der Arbeit von WSP CBP allerdings trotz der im Nachhinein geäußerten Kritik im Grundsatz zufrieden gewesen zu sein, anders lässt sich das Festhalten an diesem Projektsteuerer – auch nach der mehrmaligen Verschiebung der Inbetriebnahme des BER – nicht erklären.

Am 23. Januar 2013 fand auf Antrag aller Fraktionen im Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr eine Anhörung mit dem Titel „Aktuelle Lage und Konsequenzen aus der erneuten Verschiebung des Eröffnungstermins des Flughafens BER" statt. Einer der Anzuhörenden war Christian Manninger. Er wurde von den Abgeordneten als Verantwortlicher für die Projektsteuerung nach seiner Sicht auf das Debakel befragt. Zur Rolle von WSP CBP sagte Manninger, dass diese verantwortlich für die gesamte Projektsteuerung sei. Beauftragt worden sei sie im September 2004 und seitdem durchgängig im Projekt tätig. „Vom Grundsatz her" sei WSP CBP „für die Termine, für die Kosten, für die Qualitäten verantwortlich",[108] das Leistungsbild sei aber in den letzten Jahren immer wieder einzelnen Veränderungen unterworfen gewesen.

Zum Berichtswesen im Projekt allgemein sagte der ehemalige Technische Geschäftsführer Manfred Körtgen bei seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuss am 17. Oktober 2014 Folgendes aus: Der Projektsteuerer WSP CBP sei federführend bei der Erstellung der Controlling-Berichte gewesen. Diese seien alle drei Monate erstellt und dann dem Aufsichtsrat zugestellt worden. Diese Controlling-Berichte hätten einen Umfang von rund 100 Seiten gehabt und auch Tabellen zu den Kosten enthalten. Daneben hätte es die sogenannten Statusberichte und im Zeitraum vor der für den 3. Juni 2012 geplanten Inbetriebnahme auch Wochenberichte gegeben. Aufgabe des Projektsteuerers bei der Erstellung der Controlling-Berichte sei es gewesen, nicht nur die Berichte aller Projektbeteiligten zu sammeln und zu bewerten, sondern sich auch „vor Ort" ein Bild davon zu machen, ob das, was berichtet wurde, auch mit dem tatsächlichen Stand des Projekts übereinstimmt. Laut Körtgen war der Ablauf des Berichtswesens wie folgt ausgestaltet: Vor Ort gäben die Bauleiter Statusberichte an die Firmen, die Firmen berichteten an die Bauüberwacher, die wiederum den verantwortlichen Abteilungsleitern berichteten. Zu koordinieren habe das der Leiter der Abteilung Planung und Bau (Projektbereich B) – bis 2008 Körtgen, danach Joachim Korkhaus – der wiederum der Geschäftsführung berichte. Der Projektsteuerer WSP CBP sei bei diesen Vorgängen stets ein-

108 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Wortprotokoll BauVerk 17/21, S. 7

gebunden gewesen, da es sich bei ihm um den „Dreh- und Angelpunkt“ gehandelt habe. Im Vorfeld der Aufsichtsratssitzungen fanden laut Körtgen sogenannte Referentenrunden unter Teilnahme auch der Referenten der Gesellschafter Berlin, Brandenburg und Bund statt, die das umfangreiche Material, das in der Sitzung des Aufsichtsrats jeweils behandelt werden sollte, durcharbeiteten. Zur Zeit als Thomas Weyer noch Technischer Geschäftsführer der Flughafengesellschaft war, gab es nach dessen Aussage vor dem Untersuchungsausschuss innerhalb des von Körtgen geleiteten Projektbereichs B für jedes der Teilprojekte einen Teilprojektleiter, der mit den jeweiligen Unternehmen in Kontakt stand. Die Berichte der Teilprojektleiter flossen dann in die Leitungsrunde des Projektbereichs B unter Leitung von Körtgen ein, an diesen Runden soll laut Weyer auch der Projektsteuerer WSP CBP teilgenommen haben. Laut Weyer gab es im Projekt zwei Arten des Controllings. Zum einen das im Projektbereich B angesiedelte Projektcontrolling und zum anderen die Projektsteuerung, die ebenfalls eine Controlling-Funktion gehabt habe. In seiner Aussage vor dem Untersuchungsausschuss am 28. März 2014 erläuterte Hans-Joachim Paap von gmp den Berichtsweg, wie er im vom Projektsteuerer WSP CBP erstellten Projekthandbuch vorgegeben war. Demnach hätten die Planer der Teilprojektleitung Informationen zukommen lassen. Die Geschäftsführung habe dann mit Unterstützung der Projektsteuerer dem Aufsichtsrat berichtet. Als Planer hätte er selbst nicht gewusst, was genau in den Controlling-Berichten stand, die an den Aufsichtsrat gingen und wie die Informationen, die vonseiten der Planer in den Ablauf gegeben wurden, darin verarbeitet wurden. Die pg bbi wiederum unterhielt nach Aussage des von der pg bbi mit der Objektüberwachung beauftragten Oberbauleiters Erik Willner vor dem Untersuchungsausschuss am 27. Juni 2014 zwei Stabsstellen für das Projekt BER. Zum einen die der Planung und zum anderen die der Objektüberwachung. Letztere wurde durch Knut Nell (gmp) geführt. Unter der Führungsebene gab es dann die Oberbauleiter für den Rohbau, die Fassade und die Technische Gebäudeausrüstung. Berichtet worden sei in dieser Konstruktion stets an Knut Nell.

Dass Planung und Bau auch tatsächlich übereinstimmen, hätte laut Manninger die pg bbi überwachen sollen. Dennoch sei teilweise ohne Pläne gebaut worden, was zur Folge hatte, dass andere Firmen, die sich an die Baupläne hielten, andere Bauten vorfanden, als auf den Plänen angegeben. Dies wiederum führte schließlich zu zahlreichen Konflikten und Verzögerungen. Dass auf der Baustelle so vorgegangen wurde, war laut Manninger auch dem Technischen Geschäftsführer Manfred Körtgen bekannt. Wenn Projektsteuerung und Technische Geschäftsführung also wussten, dass teilweise ohne Pläne gebaut wurde, nahmen beide Stellen bewusst gefährdende Risiken für das gesamte Projekt in Kauf. Diese Verantwortung kann nicht mit dem Hinweis, es sei ja auch Aufgabe der pg bbi gewesen, zu kontrollieren, dass gemäß der Planung gebaut werde, kleingeredet werden.

Befragt zu in den Controlling-Berichten immer wieder auftauchenden Begriffen wie „kritisch“, „äußerst kritisch“, „absolut kritisch“ oder „kritischer Pfad“ konnte der Gesamtprojektleiter der Flughafengesellschaft Joachim Korkhaus bei seiner Befragung durch den Untersuchungsausschuss keine genaueren Angaben machen. Er sei kein „Literat“ und hierzu sollte wohl besser die Projektsteuerung WSP CBP befragt werden, da diese für die Erstellung der Controlling-Berichte verantwortlich sei. Diese Aussage des Projektleiters ist vor dem Hintergrund erstaunlich, dass Korkhaus in seiner zweiten Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss angab, dass er an verantwortlicher Stelle an der Erstellung der Controlling-Berichte beteiligt war. Die Berichte, die WSP CBP auf Grundlage der Angaben der Fachprojektleiter erstellt hatte, gingen im Entwurfsstadium auch an Korkhaus, wie dieser dem Ausschuss am 31. Januar 2014 schilderte. Nach einer Abstimmung mit den Bereichsleitern und Projektbeteiligten gab WSP CBP den Bericht laut Korkhaus an die Geschäftsführung, welche ihn wiederum dem Aufsichtsrat vorlegte. Wenn nun ein Gesamtprojektleiter, der nach eigener Aussage an der Erstellung der Berichte beteiligt war, angibt, er wisse nicht, was es mit Formulierungen auf sich hat, die den Stand und den Fortgang seines Projekts beschreiben, ist dies entweder unglaubwürdig oder deutet auf ein recht mangelhaftes Verantwortungsbewusstsein seitens des Projektleiters bei der Erstellung dieser für den Aufsichtsrat elementaren Berichte hin. Ähnlich ist auch die

Kompetenz des Geschäftsführers Rainer Schwarz in dieser Sache zu bewerten. Zum Inhalt der Controlling-Berichte bzw. dem darin verwendeten Vokabular befragt, antwortete dieser in seiner Vernehmung am 5. Dezember 2014 schlicht mit „keine Ahnung“.

Laut Aussage Paaps in der Sitzung des Untersuchungsausschusses am 14. März 2014 habe die pg bbi monatlich Terminberichte über den Stand der Bauarbeiten erstellt, die dann mit den Berichten anderer Abteilungen von der Projektsteuerung WSP CBP in Statusberichten zusammengefasst wurden. Seit Oktober 2011 seien dabei die in den Berichten der pg bbi enthaltenen „roten Pfeile“ durch gelbe ersetzt worden. Auch die Controlling-Berichte, die schließlich dem Aufsichtsrat vorgelegt wurden, seien in dieser Art und Weise abgeschwächt worden. Paap nannte dies in seiner Vernehmung eine „vorsätzliche Fälschung der Fakten“. Der tatsächliche kritische Zustand der Baustelle wurde, so kann Paaps Aussage interpretiert werden, nach seiner Auffassung somit nicht an den Aufsichtsrat herangetragen. In der Sitzung des Aufsichtsrats am 16. Mai 2012 seien diese Veränderungen thematisiert worden. Christian Manninger von WSP CBP habe in der Sitzung darauf verwiesen, dass im Controlling-Bericht für die vorangegangene Sitzung am 20. April 2012 – der letzten vor Bekanntgabe der Verschiebung – tatsächlich „rote Ampeln“ hätten stehen müssen, die aber kurz vor der April-Sitzung wieder zu „gelben Ampeln“ geworden seien. Der Technische Geschäftsführer Manfred Körtgen habe in der Sitzung am 16. Mai 2012 angegeben, dass eine Gesamtbewertung ergeben habe, dass „gelbe Ampeln“ gerechtfertigt waren. Laut Paap sei dies allerdings eine ungerechtfertigte Verallgemeinerung gewesen, denn man könne nicht beispielsweise fertiggestellte Fußböden oder Wände, die als „grün“ eingestuft wurden, mit unfertigen sicherheitstechnischen Anlagen („rot“) zu einem gemeinsamen „gelb“ vermengen. Paap stufte dieses Vorgehen der Projektsteuerung und der Geschäftsführung in seiner Aussage vor dem Untersuchungsausschuss als „phasenweise gefälschte Darstellung“ ein.

Diese Art des Berichtswesens war auch Thema in der Anhörung des Bauausschusses des Abgeordnetenhauses am 23. Januar 2013, bei der Christian Manninger als Anzuhörender geladen war. Zum Zustand der Baustelle sagte Manninger vor dem Bauausschuss, dass der Inbetriebnahmetermin im Juni 2012 letztlich an den „gescheiterten Heißgasrauchversuchen im Dezember“ 2011 gescheitert sei. Man müsse jedoch „klar attestieren“, dass es nicht nur Probleme bei der Entrauchungsanlage gebe, sondern „wir da draußen sehr viele Themen haben“.[109] Diese „Themen“ unterteilte Manninger in seinem Vortrag in drei Cluster: es gebe „systemische Mängel“, „vertragliche Themen“ und „organisatorische Defizite“. Zu den systemischen Mängeln zählten laut Manninger „in erster Linie“ „technische Sachverhalte, ganz oben anstehend natürlich wieder das Thema Entrauchungsanlage und Steuerung der Gesamtanlage“.[110] Hinzu kämen noch die Probleme mit der Sprinkleranlage und die sogenannte Deckenhohlraumsanierung/Bereinigung der Kabeltrassen. Die Ursachen dieser Mängel seien „in erster Linie Planungsdefizite“ gewesen.[111] Zu den „vertraglichen Themen“ gehöre der Umstand, dass nach der Kündigung der pg bbi im Mai 2012 deren Subunternehmer und freie Mitarbeiter wieder vertraglich gebunden werden sollten. Die „organisatorischen Defizite“ seien im Projekt in einer „Vielzahl“ vorhanden. Letztendlich sei festzustellen, dass „in einzelnen Organisationseinheiten noch Nachjustierungsbedarf besteht“.[112] Als Konsequenzen, die aus der Terminverschiebung und dem damaligen Zustand des Projekts zu ziehen seien, nannte Manninger u. a. eine „flächendeckende Bestandsaufnahme“, die zum damaligen Zeitpunkt noch nicht vorlag. „Dann benötigen wir zwingend einen Abgleich der Planung mit dem baulichen Zustand. Wir haben feststellen müssen, dass die Planunterlagen, die im November geliefert wurden, in sich zwar als Plan richtig sind, aber wenn man diese mit dem gebauten Zustand vergleicht, wir doch immer wieder Abweichungen feststellen mussten. Das ist insbesondere bei den Themen, z. B. Entrauchungsmatrix, für die ausführenden Firmen natürlich ganz erheblich.“[113] Da es weitere Änderungen im Projekt gegeben habe, „müssen wir sicherlich

109 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Wortprotokoll BauVerk 17/21, S. 8
110 Ebd.
111 Ebd. S. 37
112 Ebd. S. 9
113 Ebd. S. 8

auch intern über eine Schnittstellenoptimierung zwischen den einzelnen Projektbeteiligten reden."[114] Diese Schnittstellen seien aber mittlerweile (Januar 2013) von Horst Amann „wieder glattgezogen" worden.[115] Zum Berichtswesen sagte Manninger, dass er der festen Überzeugung sei, dass WSP CBP „ausreichend" berichtet habe. Berichtet worden sei „ausschließlich an die Geschäftsführung".[116] Bei den Controlling-Berichten, die schließlich auch dem Aufsichtsrat vorgelegt wurden, habe es sich um ein „Gemeinschaftswerk in enger Abstimmung" von WSP CBP und der Flughafengesellschaft gehandelt. Dies sei vertraglich so vorgegeben gewesen.[117] Zum letzten Controlling-Bericht vor der Verschiebung der Inbetriebnahme, der für die Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 erarbeitet wurde, sagte Manninger, dass von WSP CBP „eine viel schärfere Formulierung eigentlich vorgeschlagen worden" sei.[118] Zu den im Controlling-Bericht aufgeführten „gelben Ampeln" sagte Manninger: „Es waren gelbe Ampeln drin. Wir hatten im Vorgriff zu diesem Controllingbericht allerdings geraten, die Formulierung viel schärfer zu fassen, und wir hatten intern die Geschäftsführung darüber informiert, bereits im März, dass der Eröffnungstermin extrem kritisch ist."[119] Bei seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuss am 7. November 2014 führte Manninger diesen Vorgang ebenfalls aus. Auf Anweisung des Technischen Geschäftsführers Manfred Körtgen seien die Formulierungen im Controlling-Bericht abgeschwächt worden. Aus einem „äußerst kritisch" wurde demnach auf Anweisung Körtgens hin ein einfaches „kritisch". Zuvor hatte Manninger dem Untersuchungsausschuss erläutert, dass die Formulierung „äußerst kritisch" nach seinem Verständnis bedeute, dass kaum noch die Möglichkeit für „Terminpuffer" bestanden hätte und Gegensteuerungsmaßnahmen kaum mehr möglich gewesen seien. Das letzte Wort bei der Erstellung der Controlling-Berichte, die schließlich den Aufsichtsrat erreichten, hätte jedoch grundsätzlich die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft – namentlich der Technische Geschäftsführer Manfred Körtgen – gehabt. Zu besagter Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 sagte der Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit in einer Anhörung vor dem Bauausschuss am 18. Mai 2012, man habe den dort vorgelegten Controlling-Bericht „intensiv diskutiert". In dem Bericht wurde laut Wowereit

> *„auf Probleme hingewiesen und natürlich auch auf die engen Zeiträume, aber der entscheidende Satz ist – daran ist, glaube ich, auch nichts zu deuteln –: ‚Aus aktueller Sicht ist auf Basis der vorgenannten Thematiken die Betriebsaufnahme zum 3.6.2012 sichergestellt. Jedoch befindet sich das Projekt BBI auf dem kritischen Weg und bedarf einer sehr engen Steuerung unter Beteiligung aller Fachverantwortlichen.'"*[120]

Weiter sagte Wowereit zu den in der Aufsichtsratssitzung behandelten Themen:

> *„Dass aber eine Situation entstehen könnte, dass es praktisch gar nicht zu einer Genehmigungsfähigkeit kommt, haben wir am 20. April im Aufsichtsrat nicht erkannt, und es ist uns auch nicht mitgeteilt worden und auf viele Fragen hin auch nicht problematisiert worden."*[121]

Es seien in der Sitzung „umfangreiche Maßnahmen zur Beschleunigung beschlossen" worden. Dies hätte laut Wowereit nicht stattgefunden, wenn im Gremium Zweifel am Inbetriebnahmetermin vorgeherrscht hätten. Im Nachgang habe man versucht zu analysieren, ob die dort gegebenen Informationen nicht richtig waren und ob dem Aufsichtsrat mit Absicht etwas Falsches suggeriert wurde. Die Geschäftsführung habe jedoch „glaubhaft versichert, dass sie tatsächlich auch davon ausgegangen ist, dass das zu schaffen ist."[122] Wowereits Hinweis auf

114 Ebd.
115 Ebd. S. 37
116 Ebd.
117 Ebd.
118 Ebd. S. 53
119 Ebd.
120 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Wortprotokoll BauVerk 17/10, S. 4
121 Ebd.
122 Ebd.

die Glaubwürdigkeit der Aussagen der damaligen Geschäftsführung ist vor dem Hintergrund bemerkenswert, dass der Technische Geschäftsführer Manfred Körtgen im Zuge der Aufsichtsratssitzung zwei Tage vor der Anhörung im Bauausschuss – am 16. Mai 2012 – freigestellt wurde. In der Anhörung gab Wowereit weiterhin an, dass er am 7. Mai 2012 von Rainer Schwarz über „die Unmöglichkeit der Eröffnung am 3. Juni oder die große Wahrscheinlichkeit der Unmöglichkeit der Eröffnung am 3. Juni informiert worden" sei.[123] Dies bekräftigte er später in der Ausschusssitzung. Am Montag, den 7. Mai 2012, sei er abends von Schwarz informiert worden, dass „der Eröffnungstermin nicht mehr zu halten ist."[124] Am Sonntag davor sei er von Schwarz darüber informiert worden, dass noch nach Alternativen zu einer Absage gesucht werde, dies wolle man bis Montagabend tun, an dem dann das „endgültige Aus" gekommen sei. Vorher hätten er und der gesamte Aufsichtsrat nichts gewusst.[125] Laut Wowereit ist dem Aufsichtsrat demnach zum damaligen Zeitpunkt (20. April 2012) nicht bekannt gewesen, dass der vorgelegte Controlling-Bericht auf Anordnung der Geschäftsführung verändert worden war. Mit diesem Vorwurf konfrontiert, sagte Manfred Körtgen auf wiederholte Nachfrage vor dem Untersuchungsausschuss aus, dass es seitens der Geschäftsführung keine Anordnungen gegeben habe, einzelne Inhalte von Controlling-Berichten zu verändern oder abzuschwächen, bevor diese dem Aufsichtsrat vorgelegt wurden. Der Ausschussvorsitzende Martin Delius wies Körtgen in Reaktion auf dessen Äußerungen darauf hin, dass dem Untersuchungsausschuss anderslautende Hinweise vorlägen, die allerdings nur in nicht öffentlicher Sitzung behandelt werden könnten.

Aufgrund der Aussagen von Manninger vor dem Bauausschuss sowie dem Untersuchungsausschuss besteht der dringende Verdacht, dass die Geschäftsführung auf die Erstellung mindestens des letzten Controlling-Berichts vor der Bekanntgabe der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins Einfluss genommen hat. Dies geschah offenbar dergestalt, dass der Bericht für den Aufsichtsrat auf Geheiß der Geschäftsführung „entschärft" wurde. Da laut Manninger vertraglich festgehalten war, dass die Projektsteuerer von WSP CBP ausschließlich an die Geschäftsführung zu berichten hatten, liegt hier auch der Dreh- und Angelpunkt für die womöglich unzureichende Information des Aufsichtsrats. Dies entbindet allerdings die Mitglieder des Aufsichtsrats nicht von ihrer Verantwortung, eigene Informationen heranzuziehen. So hätte der Projektsteuerer durchaus auch in Aufsichtsratssitzungen gehört werden können, wenn das Gremium darauf bestanden hätte. Dies wäre vor dem Hintergrund, dass dem Aufsichtsratsvorsitzenden seit spätestens dem 30. März bekannt war, dass die Beratungsgesellschaft McKinsey in einem Schreiben an die Geschäftsführung erhebliche Risiken für den Inbetriebnahmetermin festgehalten hatte, mehr als angebracht gewesen. Man kann hier demnach konstatieren, dass der Aufsichtsrat einerseits durch die Geschäftsführung nicht ausreichend über den tatsächlichen Zustand des Projekts BER informiert worden war, andererseits aber wohl auch nicht durch seinen Vorsitzenden, dem die Risiken seit Ende März 2012 bekannt waren.

In einem von WSP CBP im Oktober 2009 herausgegebenen Flyer ließ sich Manninger mit folgenden Worten zur Rolle von WSP CBP beim Bau des Flughafens BER zitieren: „Die technische Herausforderung ist immens. Wir kümmern uns mit einem Team von etwa 70 Mitarbeitern vor allem um die Termin- und Budgetplanung, um die Organisation und Koordination sowie um das Vertragswesen." Für die Koordination dieser Arbeit habe WSP CBP den gesamten Posteingang und -ausgang elektronisch erfasst und „über einen von CBP entwickelten Projektraum verteilt".[126] Laut einer Firmeninformation von WSP CBP würden die eingerichteten Projekträume mithilfe eines Microsoft Sharepoint Portal Servers betrieben.[127] Mit der internetbasierten Projektplattform ProDataS sei es möglich, jederzeit und ortsunabhängig „Einblick in alle Bereiche des Planungsgeschehens" zu nehmen. Sämtliche Projektinformationen stünden in einer „zentralen Datenbasis" zur Verfügung. Somit seien alle Anwender auf dem neuesten

123 Ebd.
124 Ebd. S. 33
125 Ebd.
126 WSP CBP, ImmobilienTrends Oktober 2009
127 WSP CBP PRODATAS. Projekt-Datenaustausch und Informationssystem, Leistungsbild, o. J.

Informationsstand. ProDataS biete als einen Vorteil, dass alle Arbeitsschritte nachvollziehbar seien. Zu den Leistungen von WSP CBP gehöre auch, ein Projekt zu organisieren und zu strukturieren sowie ProDataS den Belangen des Auftraggebers anzupassen.[128] Für die Steuerung des Baugeschehens setzte WSP CBP am BER ein Construction-Management-System unter dem Namen ConManS ein. Nach Angaben von WSP CBP wurde dieses „zur Erfassung und Nachverfolgung von Prozessen im Baumanagement, die zur Steuerung der Baustelle erforderlich sind", entwickelt. Durch dieses „praxisorientierte Werkzeug" sei die „Einhaltung der Projektziele – Kosten, Termine und Qualität – sichergestellt." Der Abnahmevorgang des Bauherrn würde durch die mit ConManS erstellten Berichte unterstützt. „Vom Projektbeginn bis zum erfolgreichen Abschluss ermöglicht ConManS ein strukturiertes und qualitätsvolles Management der Bautätigkeit." Als einen Vorteil von ConManS gibt WSP CBP in einer Firmeninformation an, es ermögliche eine „durchgängige Datenkette von der Baustelle bis in die interne Verwaltung". Ein Modul von ConManS sei das „Mängelmanagement".[129]

In seiner Sitzung am 27. Juni 2014 vernahm der Untersuchungsausschuss mit Torsten Müller und Erik Willner zwei Oberbauleiter der pg bbi. Dabei wurden beide auch zu einem Protokoll eines „Jour fixe Qualität", der am 12. April 2012 stattgefunden hatte, befragt. In dem Protokoll ist die Rede davon, dass WSP CBP im besagten Zeitraum festgestellt habe, dass Defizite im ConManS-Modul der pg bbi zur Mängelverfolgung vorgelegen hätten. Das Modul würde kontinuierlich durch die pg bbi gepflegt, die Überprüfung durch WSP CBP habe aber ergeben, dass lediglich 500 Mängel archiviert worden seien. Hier müsse die pg bbi nacharbeiten. Zur Arbeit der pg bbi mit ConManS befragt, sagte Müller, dass dieses von den einzelnen Bauleitern hätte direkt bedient werden sollen. Seiner Ansicht nach sei das Programm zu langsam gewesen bzw. seine Bedienung hätte viel Zeit in Anspruch genommen. Auch sei die Bedienung des Programms nicht einfach gewesen. Die „angeschlossenen Kollegen" hätten daher für die Mängelverfolgung eigene Excel-Tabellen angelegt. Das Anlegen eigener Excel-Tabellen sei weniger Arbeit gewesen. Aus diesem Grund sei ConManS ignoriert worden. Er selbst hätte das Modul auch nicht verwendet. Deswegen könne er auch nicht sagen, wie viele Mängel schließlich darin verzeichnet gewesen seien und was man damit hätte anfangen können.
An ConManS kritisierte Müller neben dessen angeblicher Langsamkeit die Kennzeichnung und Handhabung von Mängeln, die von unterschiedlichen Stellen in das Modul eingegeben wurden. ConManS sei aus seiner Sicht kein geeignetes Werkzeug zur Erfassung von Mängeln und deren Verfolgung gewesen. Eine selbst erstellte Excel-Tabelle sei hingegen viel einfacher zu filtern gewesen. Er selbst habe mehrfach Fragen an WSP CBP zur Handhabung des Moduls gerichtet, aber keine Antworten bekommen und das Modul deshalb schließlich nicht benutzt. Auf die Frage des Ausschussvorsitzenden Martin Delius, was denn mit den einzeln erstellten Excel-Tabellen geschehen sei, ob diese zusammengeführt und weiterverarbeitet wurden, konnte Müller keine Antwort geben. Der Zeuge Erik Willner gab an, dass er mit ConManS nie etwas zu tun gehabt hätte. Wenn Sachverständige Mängel festgestellt hätten, dann habe man sich vonseiten der Objektüberwachung eben darum gekümmert, dass diese von den jeweils zuständigen Firmen abgearbeitet wurden. Hierzu habe man sich aber des ConManS-Moduls nicht bedient. Auf die Frage von Delius, ob es nicht schädlich für die Projektsteuerung sei, wenn durch die individuelle Erstellung von Excel-Tabellen an den etablierten Strukturen vorbei gearbeitet würde, sagte Willner, dass dies zutreffen würde, wenn ConManS zu diesen Strukturen gehört hätte. In „seiner Welt" hätte aber niemand mit ConManS gearbeitet. In der Tat wurde nach Aussagen von Christian Manninger ConManS beim Bau des BER nicht umfassend eingesetzt. Bei seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuss am 7. November 2014 sagte Manninger hierzu, dass das System von der Flughafengesellschaft nicht bestellt und somit auch nicht bezahlt worden war. Die Arbeit mit ConManS sei für die Projektbeteiligten auch nicht verpflichtend gewesen. Die pg bbi wiederum habe ein eigenes ConManS-Modul aufgesetzt und damit ihre Tätigkeit außerhalb der Verantwortung von WSP CBP dokumentiert. Die-

128 Ebd.
129 WSP CBP, CONMANS. Construction-Management-System, o. J.

ses Modul sei nach der Kündigung der pg bbi im Mai 2012 von WSP CBP übernommen worden. Beim Einspielen der Daten der pg bbi in das eigene System habe man festgestellt, dass deren Qualität nicht sehr gut gewesen sei. Laut Manninger habe bei der pg bbi auch aus Kapazitätsgründen gar keine ausreichende Zeit bestanden, das Modul entsprechend zu pflegen.

Der Umgang mit der von der Projektsteuerung eingeführten Dokumentationsplattform ConManS lässt zumindest die Frage zu, wie das Projekt BER im alltäglichen Baugeschehen überhaupt nachvollziehbar dokumentiert wurde. Dass die Mängel seitens der Bauüberwachung der pg bbi gar nicht in das System eingegeben wurden bzw. sich deren eigene Dokumentation laut Projektsteuerung im Nachhinein als mangelhaft herausgestellt hat, kann eine Erklärung für die nach der Verschiebung im Mai 2012 vom neuen Technischen Geschäftsführer Horst Amann festgestellten chaotischen Zustände auf der BER-Baustelle sein. In die Bestandsaufnahme der Mängel durch Amann im Sommer 2012 war wiederum WSP CBP laut Manninger nur am Rande eingebunden.

Manninger stellte vor dem Untersuchungsausschuss ebenfalls dar, dass die Verzögerungen auf der Baustelle schon im November 2011 „massiv erkennbar“ gewesen seien. Es sei zu diesem Zeitpunkt auch schon absehbar gewesen, dass es „schwierig wird“. Die Probleme mit der Brandschutzanlage hätten sich über das ganze Jahr 2011 hingezogen. Vor Weihnachten 2011 sei schließlich eine fehlerhafte Brandfallsteuermatrix geliefert worden, auf deren Grundlage eine Programmierung der Brandschutzanlage nicht habe stattfinden können. Damals sei man aber noch davon ausgegangen, dass eine Inbetriebnahme mit der sogenannten halbautomatischen Lösung („Mensch-Maschine-Schnittstelle“) noch möglich sei. Dass es wirklich „eng“ werden würde, habe sich ab Februar/März 2012 abgezeichnet. Zum Krisenmanagement nach der Bekanntgabe der Verschiebung der Inbetriebnahme im Mai 2012 sagte Manninger, dass dieses nicht besonders strukturiert vorgenommen worden sei. Es habe immer neue Organisationsansätze innerhalb der Flughafengesellschaft und des BER-Projekts gegeben, auch habe für die Projektsteuerer von WSP CBP auf einmal der Ansprechpartner gefehlt. Ein klares Leistungsbild für die Projektsteuerung habe ebenfalls gefehlt. Nach Bekanntgabe der Verschiebung im Mai 2012 sei von der Flughafengesellschaft im September 2012 ein Generalnetzplan aufgestellt worden, in dem „ganz wesentliche Meilensteine“[130] verzeichnet gewesen seien. So habe es bspw. die Zielsetzung gegeben, „bis Mitte November 2012 das noch ausstehende Planungs-Soll zu definieren. Dazu gehören nicht nur Planunterlagen, sondern unter anderem auch das Thema Entrauchungsmatrizen, und es war ganz wesentlicher Bestandteil als Meilenstein, dass wir im Mai dieses Jahres [2013, d. V.] die Bautätigkeiten fertigstellen können.“[131] WSP CBP habe diesen Generalnetzplan auf seine Machbarkeit hin überprüft und sei zu dem Ergebnis gekommen, dass der Plan umsetzbar sei, wenn folgende „Randprämissen“ erfüllt würden: Erstens müsse der bauliche Status des neuen Flughafens weitgehend unberührt bleiben, zweitens müsse sicher sein, dass „keine großen Umprogrammierungen an den Entrauchungsszenarien notwendig sind“ und drittens, dass eine Genehmigungsfähigkeit der Bauten erzielt werden kann.[132] Letztlich erwies sich auch diese Einschätzung der Projektsteuerung als nicht tragbar.

Am 27. Juni 2014 versandte die Flughafengesellschaft eine kurze Pressemitteilung, in der sie angab, dass sich der Projektsteuerer WSB CBP neu aufstelle. Künftig solle die Arbeit der Projektsteuerung in seinen „Kernaufgaben“ von einem „leistungsstärkeren Team erbracht“ werden. Die wichtigsten Aufgaben der Projektsteuerung seien die „Sicherstellung der Einhaltung von Kosten, Terminen und Qualitäten sowie die Koordination der Projektbeteiligten“ – also all jenes, was in der Vergangenheit wohl vernachlässigt worden war. In derselben Mitteilung ist zu lesen, dass der langjährige Projektleiter Christian Manninger das Projekt nun „auf eigenen Wunsch“ verlasse und sich künftig anderen Aufgaben „innerhalb von WSP in Deutschland“ widmen würde.[133] Manninger selbst widersprach der Darstellung der Flughafen-

130 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Wortprotokoll BauVerk 17/21, S. 8
131 Ebd.
132 Ebd.
133 Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Pressemitteilung v. 27.06.2014

gesellschaft allerdings in seiner zweiten Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 9. Januar 2015. Dass er sich aus freien Stücken aus der Projektleitung zurückziehe, sei ihm erst durch die Pressemitteilung bekannt geworden. Gründe für dieses Vorgehen seien ihm nicht genannt worden. Wenige Tage danach habe er selbst gekündigt.[134]

Fazit:

- Geschäftsführung und Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft hielten auch nach der Verschiebung der Inbetriebnahme und trotz des dokumentierten schlechten Zustands des Projekts BER am Projektsteuerer WSP CBP fest, obwohl im Nachhinein allgemein formulierte Kritik an dessen Arbeitsweise geäußert wurde.
- Die organisatorischen Defizite, die die Projektsteuerung nach der Verschiebung festgestellt haben will, haben sich allem Anschein nach unter ihren Augen erst entwickelt.
- Mit Wissen der Projektsteuerung und der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft wurde auf der BER-Baustelle zum Teil ohne vorhandene Pläne gebaut.
- Wie die Dokumentation der zahlreichen Mängel auf der Baustelle durch die Projektsteuerung vorgenommen wurde, ist nach wie vor unklar.
- Die Geschäftsführung – namentlich der Technische Geschäftsführer Manfred Körtgen – ließ in mindestens einem Fall Formulierungen in einem Controlling-Bericht vor dessen Zuleitung an den Aufsichtsrat abschwächen.

134 Vgl. Tagesspiegel (Die BER-Behörde) v. 10.01.2015

KONTROLLVERSAGEN II: DIE GESCHÄFTSFÜHRUNG

Als Geschäftsführer, in deren Amtszeit das große Scheitern des Projekts BER fällt, fungierten Rainer Schwarz und Manfred Körtgen. Schwarz war bis 1996 beim Flughafen München in den Bereichen Finanz- und Rechnungswesen sowie Marketing und Vertrieb in leitender Position tätig. Von 1996 bis 2001 war er Geschäftsführer des Flughafens Nürnberg und ab 2001 Geschäftsführer beim Flughafen Düsseldorf. Im Dezember 2005 beschloss der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg, Schwarz zum neuen Sprecher der Geschäftsführung zu ernennen. Dieses Amt trat er im Juni 2006 an. Im Januar 2013 wurde er beurlaubt, im Juni desselben Jahres erfolgte seine fristlose Kündigung, die im Februar 2014 erneuert wurde. Gegen seine Kündigung ging Schwarz erfolgreich gerichtlich vor.[135] Manfred Körtgen leitete ab 1998 den Umbau des Flughafens Düsseldorf nachdem es dort im Jahr 1996 zu einem schweren Brand mit 17 Toten und Dutzenden Verletzten gekommen war. Ab 2003 baute er am Flughafen Düsseldorf den Bereich Real Estate auf. Ab 2004 übernahm er bei der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg die Leitung des Gesamtbereichs Planung und Bau BBI (Projektbereich B) und wurde im Juli 2008 durch den Aufsichtsrat zum Technischen Geschäftsführer ernannt. Dieses Amt trat er am 1. September 2008 an. Körtgen war somit innerhalb der Geschäftsführung der Hauptverantwortliche für die Planung und den Bau des BBI/BER. Nach der Bekanntgabe der Verschiebung der Inbetriebnahme entschied der Aufsichtsrat im Zuge seiner Sitzung am 16. Mai 2012, Körtgen von seinen Aufgaben zu entbinden.

Der ehemalige Technische Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Thomas Weyer sagte in seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 10. Oktober 2014, dass die Wahl damals auf Manfred Körtgen als Projektleiter für den Bau des neuen Flughafens gefallen sei, da dieser den Neubau des Terminals am Düsseldorfer Flughafen nach dessen Brand „sehr gut abgewickelt" habe. Dass Körtgen im Sommer 2008 zum Technischen Geschäftsführer der Flughafengesellschaft und damit zum Nachfolger von Weyer ernannt wurde, konnte Letzterer laut seiner Aussage vor dem Untersuchungsausschuss nicht nachvollziehen. Körtgen sei mit diesem Schritt nicht mehr nur die Verantwortung über das Projekt Flughafenbau übergeben worden, sondern darüber hinaus auch jene über das operative Geschäft der Flughafengesellschaft wie zum Beispiel deren Immobilienbereich. Es sei nach der Ansicht Weyers „schwierig", jemanden in solch eine Verantwortung zu bringen, der nicht wisse, was ein Barwert ist oder sich mit Investitionstheorien nicht in der Praxis auskenne. Er selbst habe damals vorgeschlagen, Körtgen zum Generalbevollmächtigten für den Flughafenneubau zu machen und ihm gleichzeitig Rainer Schwarz als Finanzkaufmann zur Seite zu stellen. Diese Lösung habe damals auch Schwarz begrüßt. Auch wenn Körtgen zuvor gute Arbeit als Leiter des Projektbereichs B geleistet habe, hätte es nach der Auffassung von Weyer „noch ein bisschen mehr bedurft", um als ein Geschäftsführer der gesamten Flughafengesellschaft zu bestehen. Körtgen gab in seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuss an, dass er seinerzeit von den Gesellschaftervertretern Wowereit, Platzeck und Lütke Daldrup angesprochen worden sei, um die Nachfolge von Weyer anzutreten. Eine tatsächliche Übergabe von Weyer an ihn habe im Zuge seines Stellenantritts allerdings nicht stattgefunden. Schon in seiner Funktion als Leiter des Projektbereichs B habe es laut Aussage Weyers zu den Aufgaben von Körtgen gehört, die von der pg bbi eingereichten Projektunterlagen durch den Projektbereich B prüfen zu lassen. Als seine Aufgabenbereiche als Technischer Geschäftsführer nannte Körtgen vor dem Untersuchungsausschuss die Bereiche Planung und Bau, Facility Management, IT und Umwelt.

Als erster Ansprechpartner der Geschäftsführung für den Aufsichtsrat fungierte laut Körtgens Aussage vor dem Untersuchungsausschuss am 17. Oktober 2014 der Sprecher der Geschäftsführung Rainer Schwarz. Diese Rollenverteilung habe man „peinlich genau" eingehalten. Er, Körtgen, habe sich bzgl. der Informationen, die seitens der Geschäftsführung an den Aufsichtsrat gehen sollten, mit Schwarz abgestimmt, der diese dann gegenüber dem

135 Landgericht Berlin, Pressemitteilung Nr. 41/2014 v. 23.10.2014

Aufsichtsrat und dessen Vorsitzenden Wowereit kommuniziert habe. Allerdings widersprach Schwarz der Darstellung Körtgens, er sei der Hauptansprechpartner der Geschäftsführung für den Aufsichtsrat gewesen, in seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuss am 5. Dezember 2014, vehement. So sei er nach der Geschäftsordnung nicht für technische Fragestellungen zuständig gewesen. Dass er in diesem Bereich Entscheidungen getroffen hätte, sei „völlig abwegig" und „absurd". Er empfahl zudem dem Untersuchungsausschuss „ins Organigramm und in die Geschäftsordnung reinzugucken". Zum Informationsaustausch auf Geschäftsführungsebene sagte Schwarz, dass „alle relevanten Tatbestände" in einer wöchentlich stattfindenden Geschäftsführersitzung zwischen ihm und Körtgen besprochen worden seien. Auch als „nicht ressortzuständiger Geschäftsführer" habe er eine Überwachungspflicht über andere Bereiche gehabt. Somit war Schwarz nach eigener Aussage und nach der seines ehemaligen Geschäftsführerkollegen auch bzgl. des Projekts BER auf einem ähnlichen Wissensstand wie der Projektverantwortliche Körtgen. Allerdings war Schwarz in seinen bisher zwei Vernehmungen durch den Untersuchungsausschuss redlich bemüht, seine eigene Verantwortung für das Projekt BER als möglichst klein darzustellen. So reagierte er zum Beispiel auf die Frage, ob es möglich sein könne, dass Controlling-Berichte durch die Geschäftsführung geändert wurden, bevor sie in einer endgültigen Version an den Aufsichtsrat gingen, recht angefasst. Er hätte hierzu „keine Ahnung", da er nicht wissen könne, ob Körtgen Einfluss auf die Controlling-Berichte genommen hat oder nicht. Als „ressortfremder Geschäftsführer" habe er sich nicht mit den einzelnen Etappen bei der Erstellung der Controlling-Berichte befasst, ihm habe nur „das fertige Produkt" vorgelegen. Er habe den Controlling-Bericht in der Version bekommen, in der er auch an den Aufsichtsrat ging. Nachdem Schwarz im Lauf seiner Vernehmung zuvor schon recht unfreundlich auf einige Fragen reagiert hatte, führte seine Befragung zu diesem Punkt zum Hinweis des Ausschussvorsitzenden Martin Delius, dass gegen Zeugen auch Ordnungsgelder wegen grundloser Zeugnisverweigerung und ungebührlichen Verhaltens beim Landgericht beantragt werden könnten. Zuvor schon hatte es eine Unterbrechung der Sitzung gegeben, in deren Anschluss Schwarz über die Pflichten eines Zeugen im Untersuchungsausschuss belehrt worden war.[136] Auch was die Kontrolle über die Leistungen der Planer der pg bbi angeht, gab sich Schwarz vor dem Untersuchungsausschuss wenig auskunftsfreudig. Er sagte aus, dass die Leistungen der pg bbi innerhalb der Flughafengesellschaft vom technischen Geschäftsführungsbereich und dem Aufsichtsrat kontrolliert worden seien. In den Beratungen der Geschäftsführung habe er sich zwar auch damit auseinandergesetzt – in welcher Form oder in welcher Intensität dies geschah, konnte Schwarz dem Untersuchungsausschuss aber nicht darstellen und beließ es bei allgemeinen Hinweisen.

Das Verhältnis zwischen den Planern des BER und der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft scheint zumindest den bisherigen Zeugenaussagen vor dem Untersuchungsausschuss nach nicht gänzlich ungetrübt gewesen zu sein. So sagte Hans-Joachim Paap von gmp am 14. März 2014 aus, dass man – nachdem Anfang des Jahres 2010 das an der pg bbi beteiligte Ingenieurbüro IGK-IGR in die Insolvenz gegangen war – seitens der pg bbi versucht habe, in direkte Kommunikation mit Rainer Schwarz zu treten. Man habe sich, so Paap, dazu entschlossen, da der eigentlich zuständige Technische Geschäftsführer Körtgen nach Auffassung der pg bbi für deren Probleme nicht zugänglich gewesen sei. Da man sich vergeblich um einen Termin mit Schwarz bemüht habe, habe Hubert Nienhoff, der verantwortliche Planer für den BER seitens gmp, einen „Brandbrief" an Schwarz geschrieben. In diesem Brief habe Nienhoff darauf hingewiesen, dass aus Sicht der pg bbi die Eröffnung im Oktober 2011 unter den damals vorherrschenden Bedingungen nicht stattfinden könne. Schwarz habe die in dem Brief geschilderten Problemstellungen allerdings nicht weiter kommentiert, sondern in seiner Antwort lediglich darauf verwiesen, dass sein Kollege Körtgen für solche Fragen zuständig sei und man mit dessen Sekretariat einen Termin vereinbaren möge. Danach habe es einen monatelangen Briefwechsel gegeben, in dem seitens der Bauüberwachung immer wieder auf

136 Vgl. Tagesspiegel online (Befragung von Rainer Schwarz im Untersuchungsausschuss eskaliert) v. 05.12.2014: http://www.tagesspiegel.de/berlin/aufklaerung-des-ber-desasters-befragung-von-rainer-schwarz-im-untersuchungsausschuss-eskaliert/11079664.html

Risiken für den damals geplanten Eröffnungstermin im Oktober 2011 hingewiesen worden sei. Im Verlauf seiner Aussage wies Paap auch darauf hin, dass Körtgen ihm vorgetragene Probleme nicht habe hören wollen. Mit dieser Aussage von Paap in seiner Vernehmung konfrontiert, widersprach Körtgen heftig. Aus seiner Sicht sei die Darstellung Paaps „absolut falsch". Der von der pg bbi als Bauüberwacher eingesetzte Knut Nell beantwortete die Frage nach seiner Einschätzung der Haltung Körtgens in seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuss damit, dass in den entsprechenden Statusberichtsrunden keine „regen Diskussionen" entstanden seien. Die einzelnen Themen seien in diesen Runden unter Teilnahme von Körtgen und unter Leitung der Projektsteuerung nur angerissen worden und es seien Statements dazu abgegeben worden. Ins Detail sei man dabei aber nicht gegangen. Laut Nell habe die Flughafengesellschaft die Bauüberwachung aber darüber informiert, dass die Geschäftsführung „über alle Prozesse umfassend informiert" gewesen sei, was Christian Manninger von WSP CBP bestätigt habe. Aus diesem Grund sei es in den Statusberichtsrunden nicht vonnöten gewesen, einzelne Themen bis ins Detail zu besprechen, da ja die Geschäftsführung schon im Vorfeld umfassend informiert gewesen sei. Allerdings konnte Nell in seiner Vernehmung nicht darstellen, wie die Informationen, die die Bauüberwachung an die Projektsteuerung weitergegeben hat, verarbeitet wurden. Es sei so gewesen, dass das, was vonseiten der Bauüberwachung kommuniziert wurde, in eine „Art Black Box reingegangen" sei. Er wisse nicht, was danach mit den Informationen passiert sei und wie diese seitens der Projektsteuerung und der Flughafengesellschaft ausgewertet wurden.

Paap wies in seiner Aussage vor dem Untersuchungsausschuss am 14. März 2014 zudem auf das Protokoll der Sitzung des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft am 20. April 2012 hin. Laut Paap habe Körtgen dem Aufsichtsrat in dieser Sitzung verschwiegen, dass das zuständige Bauordnungsamt bereits im April 2012 mitgeteilt habe, dass es die anvisierte „Mensch-Maschine-Lösung" für die Entrauchungsanlage wohl nicht genehmigen würde. Das Verhältnis der Geschäftsführung zum zuständigen Bauordnungsamt scheint unter Schwarz und Körtgen ohnehin nicht reibungsfrei gewesen zu sein. So gab ein Vertreter der Flughafengesellschaft in der Sitzung der „SoKo BER" am 31. August 2012 an, dass in der Vergangenheit „die Abnahmebegehren gegenüber der bauabnehmenden Behörde ohne solide Grundlage (‚in den Wind hinein') erfolgt" seien. „Dadurch sei viel Vertrauen zerstört worden. Nun befände man sich dabei ‚die Vertrauensbasis erneut aufzubauen'".[137]

Mit der Arbeitsweise der damaligen Geschäftsführung der Flughafengesellschaft setzte sich die „SoKo BER" des Bundesverkehrsministeriums in mehreren ihrer Sitzungen auseinander. Dem Protokoll ihrer zweiten Sitzung, die am 15. Mai 2012 stattfand, ist zu entnehmen, dass zwischen dem Anteilseigner Bund und der damaligen Geschäftsführung ein angespanntes Verhältnis herrschte: So gab der Leiter der Kommission Michael Odenwald laut Protokoll an, dass die „Haltung des Ministers gegenüber der Geschäftsführung der FBB von kritischer Distanz geprägt" sei. Ein weiterer Teilnehmer der Sitzung wies darauf hin, dass die „Kommunikation der FBB-Geschäftsführung gegenüber den Gremien mangelhaft" ausgestaltet sei.[138] In der Sitzung der „SoKo BER" am 12. Oktober 2012 schilderte der damalige Geschäftsführer Rainer Schwarz seine Position innerhalb der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft aus seiner Sicht. Bezüglich der Geltendmachung möglicher Ansprüche der Flughafengesellschaft gegen ihn aufgrund der Verschiebung der Inbetriebnahme wird Schwarz im Sitzungsprotokoll wie folgt wiedergegeben:

> *„Er wüsste nicht, woher man Ansprüche gegen ihn selbst nehmen könnte. Er habe die Funktion des Sprechers der FBB im Hinblick auf die Außendarstellung, Gremien und Verbände. Verantwortlich für den Geschäftsbereich des Bauverantwortlichen sei der Bauverantwortliche. Er habe sich auf die laufende Berichterstattung konzentriert und sich hier sachkundig gemacht. Er sei für die übergeordnete finanzielle Steuerung verant-*

137 Geschäftsstelle der SoKo BER, Protokoll der fünfzehnten Sitzung der SoKo BER am 31. August 2012, S. 3
138 Referat Z 12, Protokoll der zweiten Sitzung der SoKo BER am 15. Mai 2012, S. 1

wortlich; der Bau war Aufgabe des technischen Geschäftsführers. Für sich sehe er keine Verantwortung. Bis zum Schluss sei von Fachleuten immer wieder die Aussage gekommen, dass der Eröffnungstermin gehalten werden könne. Er habe sich 14-tägig berichten lassen."[139]

Die „SoKo BER" beurteilte die Verantwortung von Schwarz anders als dieser. Im Fazit des Sitzungsprotokolls heißt es:

„Die SoKo BER empfiehlt den Vertretern des Bundes im Aufsichtsrat der FBB, die Vorwürfe gegen den Sprecher der Geschäftsführung, Herrn Rainer Schwarz, bei der nächsten Aufsichtsratssitzung am 1. November 2012 aktiv anzusprechen. Die SoKo BER empfiehlt zudem: Der Aufsichtsrat soll die Frage möglicher haftungsrechtlicher Konsequenzen für beide Geschäftsführer klären lassen – auch durch externen juristischen Sachverstand."[140]

Bezüglich der Verschiebung der Inbetriebnahme im Mai 2012 und dem vorangegangenen Vorgang um die Schreiben von McKinsey an die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft äußerten Teilnehmer der Sitzung der „SoKo BER", nachdem Einsichtnahme in die Schreiben von McKinsey genommen worden war, in der Sitzung am 25. Oktober 2012 ihr „Unverständnis darüber […], dass angesichts dieser dramatischen Situation die Gesellschafter und der AR nicht unverzüglich über das genaue Ausmaß der Probleme informiert wurden und stattdessen der Brandschutz in den Vordergrund gestellt wurde".[141] Bezüglich des zweiten McKinsey-Schreibens vom 13. April 2012, in dem eine Inbetriebnahme unter zahlreichen Vorraussetzungen noch als möglich dargestellt wurde, wurde in der Sitzung am 25. Oktober 2012 festgestellt, dass die darin als Vorraussetzung genannten Termine „bei Eingang des Schreibens bei der FBB bzw. vor der AR-Sitzung bereits abgelaufen waren".[142] Schwarz hätte nach Auffassung der „SoKo BER" über diesen Umstand in der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 – der letzten vor Bekanntgabe der Verschiebung – „detailliert berichten" müssen.[143] Aus diesem Grund ist dem Protokoll der Sitzung vom 25. Oktober 2012 als Fazit zu entnehmen, dass „nach Bewertung der Soko" die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft den Aufsichtsrat in dessen Sitzung am 20. April 2012

„nicht ausreichend darüber informiert [hat], dass der Eröffnungstermin bereits aus operativen Gründen in höchstem Maße gefährdet war. Die vorgelegten Dokumente belegen, dass mindestens eine reibungslose Inbetriebnahme zum geplanten Termin nicht nur wegen der Brandschutzproblematik unmöglich war. Die Fakten sind Herrn Schwarz schon sehr früh vor der AR-Sitzung im April bekannt gewesen."[144]

Dieses von der „SoKo BER" gezogene Fazit zum Zustand der BER-Baustelle im ersten Halbjahr 2012 deckt sich mit den Aussagen mehrerer Zeugen vor dem Untersuchungsausschuss: Eine Inbetriebnahme des Flughafens sei auch mit einer funktionierenden Brandschutzanlage aufgrund weiterer Problemstellungen nicht oder nur schwer möglich gewesen wäre.

In ihrer Sitzung am 2. November 2012 befasste sich die „SoKo BER" mit der Sitzung des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft, die einen Tag zuvor stattgefunden hatte. In deren Vorfeld habe sich abgezeichnet, dass „für einen Widerruf der Bestellung von Herrn Prof. Schwarz als Geschäftsführer der FBB aufgrund der Haltung der Länder Berlin und Brandenburg keine Mehrheit zustande kommen wird", heißt es im Sitzungsprotokoll.[145] In der Aufsichtsratssitzung habe der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Rainer Bomba Schwarz

139 Geschäftsstelle der SoKo BER, Protokoll der achtzehnten Sitzung der SoKo BER am 12. Oktober 2012, S. 3
140 Ebd. S. 6 f.
141 Geschäftsstelle der SoKo BER, Protokoll der achtzehnten Sitzung der SoKo BER am 25. Oktober 2012, S. 2
142 Ebd. S. 3
143 Ebd.
144 Ebd.
145 Geschäftsstelle der SoKo BER, Protokoll der achtzehnten Sitzung der SoKo BER am 2. November 2012, S. 2

aufgefordert, „von sich aus Konsequenzen zu ziehen“. Schwarz habe dies jedoch abgelehnt.[146]

In der Begründung des am 23. Oktober 2014 ergangenen Urteils des Landgerichts Berlin zum Prozess, den Schwarz gegen die Flughafengesellschaft angestrengt hatte, um seine Kündigung anzufechten, befasst sich das Gericht mit den Pflichtverletzungen von Schwarz, die diesem von der Flughafengesellschaft vorgeworfen worden waren. Das Gericht stellt dabei klar, dass die Schwarz von der Flughafengesellschaft vorgeworfenen angeblichen Pflichtverletzungen in den Zeitraum ab dem Jahreswechsel 2011/2012 fielen. Die Probleme bei der Fertigstellung des BER hätten sich aber als dermaßen massiv erwiesen, dass nicht erkennbar sei, mit welchen Maßnahmen Schwarz ab Januar 2012 eine Verschiebung der für den 3. Juni 2012 geplanten Inbetriebnahme noch hätte abwenden können:

> *„Aus heutiger Sicht muss es als ausgeschlossen gelten, dass es Anfang 2012 objektiv noch möglich war, die Flughafengebäude bis zur geplanten Eröffnung am 3. Juni 2012 oder auch bis zum Ersatztermin am 17. März 2013 so weit fertigzustellen, dass sie hätten in Betrieb genommen werden können. Nachdem beide Termine nicht eingehalten werden konnten, ist bis zum heutigen Tag nicht einmal ein neuer Ersatztermin angesetzt, geschweige denn eingehalten worden. Angesichts der damit offenbar bestehenden Schwierigkeiten ist dem Gericht nicht erkennbar, durch welche (unterbliebenen) Maßnahmen in der Zeit ab Januar 2012 noch eine rechtzeitige Fertigstellung hätte ermöglicht werden können.“*[147]

Damit spricht das Landgericht Schwarz allerdings nicht von der Verantwortung für das BER-Debakel frei. Es hatte lediglich zu untersuchen, ob die von der Flughafengesellschaft vorgebrachten Gründe für die Kündigung von Schwarz rechtmäßig waren. Dies waren sie für das Landgericht nicht – unabhängig von den in diesem Verfahren gar nicht untersuchten Verantwortlichkeiten für die mehrfache Verschiebung der Inbetriebnahme. Das Gericht stellt zudem fest, dass es keinen Kündigungsgrund darstelle, dass Schwarz dem Aufsichtsrat auf Grundlage einer Einschätzung der Projektsteuerer von WSP CBP in der Aufsichtsratssitzung am 16. Mai 2012 als neuen Eröffnungstermin den 27. März 2013 vorgeschlagen hatte, der wiederum nicht eingehalten werden konnte. Dieser Termin sei „nur eine Woche nach der Absage des vorherigen Termins, auf das Drängen des Aufsichtsrats und offensichtlich zur Besänftigung der öffentlichen Meinung verkündet worden.“[148] Zudem habe unmittelbar vor der Sitzung des Aufsichtsrats am 16. Mai 2012 eine Sitzung von dessen Projektausschuss stattgefunden. Darin hätten Vertreter von ausführenden Unternehmen auf Probleme hingewiesen. Aus diesem Grund hätte bis zur Abstellung dieser Probleme „keine verbindliche Planung zugesichert werden“ können.[149] Den in der Sitzung des Projektausschusses anwesenden Aufsichtsratsmitgliedern, darunter auch der Aufsichtsratsvorsitzende Wowereit, sei demnach klar gewesen, „dass der ihnen vom Kläger [Schwarz, d. V.] vorgeschlagene neue Termin aus diesem Grund mit erheblichen Unsicherheiten behaftet sein musste. Aufgrund dieses Empfängerhorizontes musste der Aufsichtsrat damit rechnen, dass sich der neue Termin als nicht belastbar erweisen würde.“[150]

Entgegen der von Schwarz bei der „SoKo BER“ geschilderten Auffassung, dass er lediglich eine Sprecherposition einnehme und hauptsächlich für die Außendarstellung zuständig sei, stellt das Landgericht klar, dass den Geschäftsführern nach der auf Grundlage des Gesellschaftsvertrags der Flughafengesellschaft vom Aufsichtsrat erlassenen Geschäftsanweisung für die Geschäftsführer zwar einzelne Geschäftsbereiche zugeordnet werden, „[u]nbeschadet dessen sind aber beide Geschäftsführer für das Unternehmen der Beklagten [der Flughafengesellschaft, d. V.] verantwortlich“ und hätten demnach auch beide den Aufsichts-

146 Ebd.
147 Landgericht Berlin – 93 O 55/13 v. 23.10.2014, S. 13
148 Ebd. S. 23
149 Ebd.
150 Ebd.

rat zu informieren.[151] Dies bedeutet, dass die von Schwarz bei der „SoKo BER“ und vor dem Untersuchungsausschuss vorgebrachte Auffassung, die Verantwortung für das Scheitern des BER-Projekts sei hauptsächlich beim damaligen Technischen Geschäftsführer Manfred Körtgen zu suchen, sich als nicht tragfähig erweist. Schwarz war rein formal ebenso verantwortlich für das Projekt wie sein Kollege Körtgen.

Fazit:

- Die ehemaligen Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Rainer Schwarz und Manfred Körtgen tragen Verantwortung für das Scheitern des BER-Projekts. Die Versuche von Schwarz, seine Rolle beim Projekt als möglichst unbedeutend darzustellen, sind vor dem Hintergrund der formalen Gegebenheiten nicht nachvollziehbar und als reine Schutzbehauptungen zu werten.
- Zwischen der Geschäftsführung, den Planern, den Anteilseignern und dem Aufsichtsrat gab es nach dem bisherigen Stand der Untersuchung erhebliche Kommunikationsprobleme, die sich insgesamt als schädlich für das Projekt BER erwiesen.
- Nach Auffassung des Anteilseigners Bund bzw. der auf Bundesebene eingerichteten „SoKo BER“ hat die Geschäftsführung den Aufsichtsrat über den tatsächlichen Zustand des Projekts nicht ausreichend informiert. Der Bund hatte schon im Herbst 2012 das Ziel, sich von Schwarz zu trennen. Die Anteilseigner Berlin und Brandenburg hielten trotz der dokumentierten Defizite von Schwarz’ Geschäftsführung zunächst an ihm fest. Dieses Verhalten der Vertreter der Länder Berlin und Brandenburg ist nicht nachvollziehbar.
- Das Landgericht Berlin stellte fest, dass der im unmittelbaren Zeitraum nach Bekanntgabe der Verschiebung genannte neue Inbetriebnahmetermin im März 2013 auf Drängen des Aufsichtsrats verkündet wurde, obwohl zumindest dem Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit die damit verbundenen erheblichen Risiken bekannt gewesen sein mussten. Dieser Vorgang macht deutlich, dass es dem Aufsichtsrat unter Wowereit nach der Verschiebung der Inbetriebnahme nicht um eine klare Restrukturierung des Projekts, sondern eher um die positive Beeinflussung der öffentlichen Meinung ging.

151 Ebd. S. 4

KONTROLLVERSAGEN III: DER AUFSICHTSRAT

Laut dem Gesellschaftsvertrag der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH in der Fassung vom 17. November 2011 besteht ihr Aufsichtsrat aus 15 Mitgliedern. Davon benennen die Anteilseigner Bund, Berlin und Brandenburg insgesamt 10 Mitglieder, wobei zwei auf den Bund entfallen und jeweils vier auf Berlin und Brandenburg. Aus seiner Mitte kann der Aufsichtsrat mehrere Ausschüsse bestellen.[152]

Welche Rolle dem Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft bzw. einzelnen Mitglieder des Gremiums beim vorläufigen Scheitern des Projekts BER zukommt, kann zum Zeitpunkt der Niederschrift noch nicht gänzlich scharf umrissen werden, da der Untersuchungsausschuss noch nicht alle relevanten Mitglieder hierzu vernommen hat.

Der damalige Regierende Bürgermeister und Vorsitzende des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft Klaus Wowereit sagte zu dessen Aufgaben in einer Sondersitzung des Bauausschusses kurz nach Bekanntgabe der Verschiebung der Inbetriebnahme am 18. Mai 2012, dass dieser „selbstverständlich“ diejenige Stelle sei, die die Geschäftsführung zu kontrollieren habe. Man sei allerdings dem Selbstverständnis gefolgt, nicht nur zu kontrollieren, sondern auch Hilfestellungen zu leisten bei der Lösung von Problemen, wie sie bei einem Großprojekt auftreten könnten. Für die Senatskanzlei seien die Mitarbeiter Bodo Mende und Thomas Prahl intensiv in die Prozesse eingebunden gewesen. Es hätte einen „permanenten Austausch“ gegeben.

> *„Es hat selbstverständlich auch eine Verpflichtung der Geschäftsführung gegeben, bei besonderen Vorkommnissen rechtzeitig zu informieren. Ich glaube, dass wir hier sehr intensiv die Arbeit der einzelnen Gremien mit begleitet haben in dem Rahmen, in dem ein Aufsichtsrat das tun kann. […] Wir müssen hier auch sehen, dass die Geschäftsführung ihre Aufgabe hat, und wir können nicht die Arbeit der Geschäftsführung machen. Das geht überhaupt gar nicht. Dazu ist ein Aufsichtsrat auch nicht da.“*[153]

Am 24. Mai 2013 wurde Wowereit zum ersten Mal vom Untersuchungsausschuss vernommen. Zur Arbeit des Aufsichtsrats unter seiner Ägide gab er an, dass dieser in ausführlicher Art und Weise getagt habe. Zur Vorbereitung der in der Regel vierteljährlich stattfindenden Aufsichtsratssitzungen hätte der Aufsichtsrat einzelne Ausschüsse etabliert, so bspw. einen Finanzausschuss, der sich mit den Wirtschaftsplänen und der Finanzierung des Flughafens befasst habe, und einen Projektausschuss, in dem sich mit dem Baubereich auseinandergesetzt worden sei. Zwischen den einzelnen Sitzungen hätten sich Aufsichtsrat und Geschäftsführung regelmäßig ausgetauscht. Zudem hätte ein Austausch auf Referentenebene stattgefunden. Auch habe man sich aufseiten Berlins zu einzelnen Fragen externen Sachverstands bedient oder zum Beispiel in Finanzfragen auch eine Meinung der Finanzverwaltung eingeholt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats hätten sich durch eigene Referenten zusätzlich verstärkt. Zu den Kontrollmöglichkeiten des Aufsichtsrats sagte Wowereit vor dem Untersuchungsausschuss, dass dieser erst am Ende einer ganzen Entscheidungskette stehe. Das Gremium könne auch nur dies erfahren, was die Geschäftsführung selbst wisse bzw. was die Geschäftsführung ihm mitteile. Beide Geschäftsführer hätten immer wieder versichert, dass der geplante Inbetriebnahmetermin am 3. Juni 2012 zu halten sei. Der Aufsichtsrat habe sich seiner Überzeugung nach nichts zuschulden kommen lassen, da er ja nicht die Aussagen der Geschäftsführung „konterkarieren“ könne. Zudem habe das Gremium immer wieder kritisch nachgefragt und nachgehakt und immer wieder dieselben Antworten der Geschäftsführung bekommen. An dieser Stelle stoße die „Macht“ des Aufsichtsrats an ihre Grenzen.

Zum Zeitraum unmittelbar vor der Absage der für Juni 2012 beabsichtigten Inbetriebnahme sagte Wowereit vor dem Untersuchungsausschuss, dass noch in der letzten Aufsichtsratssitzung vor der Verschiebung am 20. April 2012 von der Geschäftsführung versichert

152 Vgl. Gesellschaftsvertrag der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH in der Fassung vom 17. November 2011
153 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Wortprotokoll BauVerk 17/10, S. 6f

worden sei, dass mit entsprechenden „Beschleunigungsmaßnahmen" und der sogenannten Interimslösung („Mensch-Maschine-Schnittstelle") bei der Brandschutzanlage der Inbetriebnahmetermin gehalten werden könne. Schließlich, so Wowereit, hätte der Aufsichtsrat in besagter Sitzung nicht 14,6 Millionen Euro für die „Beschleunigungsmaßnahmen" bewilligt, wenn er und die Geschäftsführung nicht überzeugt gewesen seien, dass der Termin noch zu halten sei. Am 8. Mai 2012, dem Tag der Absage der Inbetriebnahme für den 3. Juni 2012, habe er sich nicht vorstellen können, dass der Flughafen selbst ein Jahr danach immer noch nicht eröffnet sein würde. Er sei davon ausgegangen, dass sich die Verschiebung der Inbetriebnahme in einem Zeitraum von drei Monaten bewege. Dies sei, auch vor dem Hintergrund der anvisierten „Interimslösung" für die Brandschutzanlage, die „Ansage" gewesen.

Zu den dem Aufsichtsrat vorgelegten Controlling-Berichten von WSP CBP sagte Wowereit vor dem Untersuchungsausschuss, dass er davon ausgegangen sei, dass deren Inhalte vollumfänglich auch von WSP CBP getragen wurden. Schließlich sei auf den Berichten deren Briefkopf abgebildet gewesen. Er wisse nicht, ob die Berichte, die den Aufsichtsrat erreicht haben, nicht schon andere Vorgängerfassungen gehabt hätten. Dass Berichtsinhalte „weichgezeichnet" worden seien, sei von der Geschäftsführung bestritten worden. In der Sitzung des Aufsichtsrats am 20. April 2012 sei zudem Christian Manninger von WSP CBP zugegen gewesen und hätte den Controlling-Bericht erläutert. Wenn Manninger zu diesem Zeitpunkt Erkenntnisse vorgelegen hätten, dass die Inhalte des in der Sitzung vorgelegten Berichts nicht mehr aktuell gewesen seien oder bei der Farbe der im Bericht enthaltenen Ampeln etwas hätte anders dargestellt werden müssen, so hätte er, Wowereit, erwartet, dass Manninger dies in der Sitzung zur Sprache bringe. Er hätte auch nicht den Eindruck gehabt, dass WSP CBP von der Geschäftsführung ein „Maulkorb" erteilt worden sei. Aus der gesamten Diskussion in der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 hätten sich keine Anhaltspunkte dafür ergeben, dass zwischen Geschäftsführung und Projektsteuerung eine Diskrepanz geherrscht hätte. Christian Manninger von WSP CBP gab hingegen an verschiedenen Stellen an, dass sehr wohl eine Diskrepanz zwischen der Projektsteuerung und der Geschäftsführung geherrscht habe, was die Schärfe der Formulierungen im Controlling-Bericht für die Sitzung des Aufsichtsrats am 20. April 2012 angehe. Laut Wowereit war für den Aufsichtsrat in seiner Analyse der Umstände der Verschiebung der Inbetriebnahme nicht nachvollziehbar, warum der Technische Geschäftsführer Manfred Körtgen nicht mitbekommen haben wollte, wie der tatsächliche Zustand des Projekts BER war.

Ähnlich wie Wowereit äußerte sich Innensenator Frank Henkel (CDU), der seit Dezember 2011 Mitglied des Gremiums ist, zu den Grenzen der Kontrollfähigkeit des Aufsichtsrats. So fand am 23. Januar 2013 im Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr des Abgeordnetenhauses eine Anhörung unter dem Titel „Aktuelle Lage und Konsequenzen aus der erneuten Verschiebung des Eröffnungstermins des Flughafens BER" statt, bei der auch Henkel als Anzuhörender auftrat. Zur letzten Aufsichtsratssitzung vor der Verschiebung der Inbetriebnahme am 20. April 2012 sagte Henkel, dass dort ein Controlling-Bericht zur Kenntnis genommen worden sei. In diesem seien grüne und gelbe Ampeln zu sehen gewesen, was bedeutet habe „Zustand gegebenenfalls kritisch, aber Eröffnungstermin am 3. Juni nicht gefährdet".[154] Auf diese Darstellung hat sich Henkel offenbar verlassen, ohne genauer nachzufragen. Schließlich müsse sich der Aufsichtsrat eben auf die Angaben der Geschäftsführung verlassen: „Was kann eigentlich so ein Aufsichtsrat? Worauf ist er angewiesen? – Natürlich ist er auf Informationen angewiesen, auf Informationen aus der Geschäftsführung, und er ist natürlich auf Informationen der Unternehmen angewiesen."[155] Seinem Eindruck nach habe der Aufsichtsrat aber immer kritische Nachfragen gestellt – „jedenfalls in der Zeit, in der ich dabei war".[156] Insgesamt könne er nicht feststellen, „dass der Aufsichtsrat in seiner Verantwortung etwa in seiner Gänze gepennt hätte oder nicht den richtigen Sensus entwickelt hätte."[157] Dass sich auf der

154 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Wortprotokoll BauVerk 17/21, S. 31
155 Ebd.
156 Ebd.
157 Ebd.

BER-Baustelle in den Monaten zuvor ein Debakel entwickelt hatte, scheint auch an Henkel vorbeigegangen zu sein. Zumindest sagte er vor dem Bauausschuss, dass er erst am 8. Mai 2012 vom Regierenden Bürgermeister über eine notwendige Verschiebung der Inbetriebnahme informiert worden sei. Ohnehin scheint Henkel zu diesem Zeitpunkt mit dem gesamten Projekt nicht besonders vertraut gewesen zu sein, ansonsten wäre er wohl nicht zur folgenden – in der Rückschau recht leichtfertigen – Einschätzung über dessen Zustand gekommen:

> *„Ich habe damals, das gebe ich unumwunden zu, gedacht: Okay, also Probleme mit der Brandschutzanlage, dann machen wir eben nicht am 3. Juni auf, dann wird es ein Vierteljahr später, vielleicht ein halbes Jahr später –, weil ich mir gar nicht vorstellen konnte, im Gottvertrauen auch auf deutsche Ingenieurskunst, wenn es die Brandschutzanlage ist, dann wird um Himmels willen jemand in der Lage sein […] das Ding dann auch zum Laufen zu bringen."*[158]

Sollte Henkel, so wie er es im Nachhinein darstellt, von den Gründen der Verschiebung im Mai 2012 überrascht worden sein, so würde dies auf eine völlig unzureichende Kommunikation der Berliner Vertreter im Aufsichtsrat untereinander hindeuten. Denn bereits am 30. März 2012 war Wowereit von den Geschäftsführern Schwarz und Körtgen über ein Schreiben der Beratergesellschaft McKinsey unterrichtet worden, in dem die Inbetriebnahme am 3. Juni als höchst gefährdet eingestuft wurde – wenn auch aus anderen Gründen als der unfertigen Brandschutzanlage. Wowereit hat es demnach wohl nicht für notwendig gehalten, Henkel als seinen Kollegen im Senat und im Aufsichtsrat über die Risiken für eine Inbetriebnahme am 3. Juni zu informieren. Sollte dies zutreffen, eröffnet sich als weitere Frage jene, warum Frank Henkel sich solch ein Verhalten gefallen ließ.

Ohnehin spielt Henkel im Zuge des BER-Debakels eine recht fragwürdige Rolle. Bei seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 5. Juni 2015 beteuerte er zwar immer wieder, seinen Aufgaben als Mitglied des Aufsichtsrats gewissenhaft nachgekommen zu sein. Dass innerhalb der Flughafengesellschaft schon seit März 2012 über die Gefährdung der für Juni 2012 geplanten Inbetriebnahme diskutiert wurde, will er jedoch nicht mitbekommen haben. Ebenso wenig wie die Arbeit der eigens eingerichteten „Taskforce Brandschutz", in deren Sitzungen das zuständige Bauordnungsamt im Frühjahr 2012 deutlich darauf hinwies, dass die anvisierte „Mensch-Maschine-Schnittstelle" bei der Brandschutzanlage nicht genehmigungsfähig sein werde. Henkel verließ sich, wie andere Aufsichtsratskollegen auch, blind auf die Berichte der Geschäftsführung. Nicht einmal mit dem „Projektbereich B", der innerhalb der Flughafengesellschaft für die Errichtung des BER zuständig ist, hat sich Henkel eingehender beschäftigt.

Wenn die beiden Aufsichtsratsmitglieder Wowereit und Henkel die Auffassung teilen, das Gremium hätte sich in seiner Kontrollarbeit grundlegend auf die Angaben der Geschäftsführung verlassen können müssen und hätte ansonsten keinen direkten Durchgriff auf das Projekt BER gehabt, mag dies formal richtig sein. Ebenso richtig ist aber auch, dass der Aufsichtsrat den zahlreichen Nutzungsänderungen, die auch noch während der Bauphase angesetzt wurden, zustimmte, wenn er diese nicht sogar aktiv vorantrieb. Laut der Aussage von Hans-Joachim Paap (gmp) in der Sitzung des Untersuchungsausschusses am 14. März 2014 habe die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft zwar am 29. Januar 2010 beschlossen, keine weiteren Planänderungen mehr zuzulassen; dieser Beschluss sei aber von verschiedenen Ebenen der Flughafengesellschaft unterlaufen worden, indem keine Planänderungsanträge gestellt, sondern Leistungen angeordnet wurden. Dies habe schließlich dazu geführt, dass nach dem von der Geschäftsführung beschlossenen Planänderungsstopp noch 30 Planänderungsanträge und 200 Anordnungen von Leistungen durchgeführt worden seien. Unter welchen Umständen auch immer die Geschäftsführung und die Planer die Planänderungen durchsetzten – es bleibt festzuhalten, dass diese Änderungen, die wie oben beschrieben zum

158 Ebd.

Teil zu massiven Störungen des Projekts führten, unter den Augen und mit Zustimmung des Aufsichtsrats vollzogen wurden. Entweder wurde der Aufsichtsrat von der Geschäftsführung nicht angemessen über die Folgen und Risiken solcher Änderungen informiert und er verließ sich leichtfertig auf deren Angaben oder dem Gremium waren Folgen und Risiken bewusst und es entschied dennoch, die Änderungen umsetzen zu lassen.

Fazit:

- Der Aufsichtsrat hatte bei der Absage des Inbetriebnahmetermins im Mai 2012 offenbar keine tatsächliche Vorstellung über den Zustand des Projekts BER.
- Der Aufsichtsrat und dessen damaliger Vorsitzender Klaus Wowereit haben den Angaben der Geschäftsführer Rainer Schwarz und Manfred Körtgen offenbar allzu treuherzig Glauben geschenkt.
- Die Kommunikation der Vertreter des Landes Berlin im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft war mangelhaft.
- Die zahlreichen Nutzungsänderungen, die den gesamten Projektablauf störten und schließlich verzögerten, wurden unter den Augen und mit Zustimmung des Aufsichtsrats umgesetzt.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

a. a. O.	am angegebenen Ort
Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
AGH	Abgeordnetenhaus von Berlin
AZ	Aktenzeichen
BauVerk	Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr
BBI	Flughafen Berlin Brandenburg International
BER	Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt"
BOA	Bauordnungsamt
bspw.	beispielsweise
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CDU	Christlich Demokratische Union
CSU	Christlich-Soziale Union in Bayern e.V.
d. V.	der Verfasser
ders.	derselbe
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
DM	Deutsche Mark
Dr.	Doktor
Drs.	Drucksache
e. V.	eingetragener Verein
ebd.	ebenda
EU	Europäische Union
EUR	Euro
FBB	Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
FBS	Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
gmp	Architekten von Gerkan, Marg und Partner
GZ	Geschäftszeichen
ha	Hektar
Hrsg.	Herausgeber
i. O.	im Original
IVG	Industrieverwaltungsgesellschaft mbH
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
m^2	Quadratmeter
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg
Mio.	Million(en)
Nr.	Nummer
o. g.	oben genannt(e)
ORAT	Operational Readiness and Airport Transfer
PDS	Partei des Demokratischen Sozialismus
pg bbi	Planungsgemeinschaft BBI
PR	Public Relations
PwC	PricewaterhouseCoopers AG
rd.	rund
S.	Seite

s. u.	siehe unten
sog.	sogenannt[e]
Soko	Sonderkommission
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschlands
StGB	Strafgesetzbuch
TGA	Technische Gebäudeausrüstung
u.	und
u. a.	unter anderem
UntAG	Untersuchungsausschussgesetz
v.	von/vom
vgl.	vergleiche
WP	Wahlperiode
WPD	Wissenschaftlicher Parlamentsdienst
z. B.	zum Beispiel
zit. n.	zitiert nach

PERSONEN

Amann, Horst: Von August 2012 bis November 2013 Technischer Geschäftsführer der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH.

Bomba, Rainer: Seit 2009 Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium; seit März 2010 Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH.

Dahlitz, Andreas: Seit 2008 Niederlassungsleiter der hhp berlin; zuständig für die Planung von Brandschutzmaßnahmen und die Qualitätskontrolle von Brandschutzkonzepten.

Delius, Martin: Seit Juli 2014 Vorsitzender der Piratenfraktion; Vorsitzender des Untersuchungsausschusses BER.

Henkel, Frank: Seit Dezember 2011 Bürgermeister und Senator für Inneres und Sport; seit Dezember 2011 Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH.

Höfinghoff, Oliver: Stellvertretendes Mitglied für die Piratenfraktion im Untersuchungsausschuss BER.

Korkhaus, Joachim: Seit 2005 Mitarbeiter der Flughafengesellschaft im Bereich Schiene; ab 2010 Bereichsleiter und Gesamtprojektleitung BER.

Körtgen, Manfred: Ab 2004 Leiter des Gesamtbereichs Planung der Flughafengesellschaft; ab 2008 Technischer Geschäftsführer; Freistellung durch den Aufsichtsrat am 16. Mai 2012.

Manninger, Christian: Bis Juni 2014 Geschäftsführer bzw. Projektleiter für den Projektsteuerer WSP CBP.

Mehdorn, Hartmut: Ab März 2013 Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH; erklärte im Dezember 2014 seinen Rückzug von der Geschäftsführung. Schied Ende März 2015 aus der Flughafengesellschaft aus.

Nell, Knut: Bis 2012 stellvertretender Leiter Baumanagement; dann Oberbauleiter für gmp/pg bbi.

Nozon, Olaf: Projektleitung Bau und Technische Gebäudeausrüstung; Mitarbeiter von Joachim Korkhaus.

Paap, Hans-Joachim: Partner bei gmp; seit 2004 Projektleitungsfunktion bei der Errichtung des BER auf Planerseite.

Schwarz, Rainer: Ab 2006 Sprecher der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH; Beurlaubung im Januar 2013; fristlose Kündigung im Juni 2013. Die Kündigung wurde vom Landgericht Berlin im Oktober 2014 für unwirksam erklärt.

Weyer, Thomas: Von 2004 bis 2008 als Technischer Geschäftsführer der Flughafengesellschaft zuständig für die Errichtung des BBI/BER.

Willner, Erik: Projektleiter Technische Gebäudeausrüstung, Objektüberwachung/Oberbauleiter, im Auftrag der pg bbi tätig.

Wowereit, Klaus: Regierender Bürgermeister von 2001 bis 2014; Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH von 2003 bis 2014; Aufsichtsratsvorsitzender 2006 bis 2014.

UNTERNEHMEN

Drees & Sommer: Construction Manager, warnte in Berichten an die Flughafengesellschaft schon 2008 vor Verschiebungen der Inbetriebnahme, ausgelöst durch zahlreiche Nutzungsänderungen. Die Flughafengesellschaft hat den Vertrag mit Drees & Sommer daraufhin nicht verlängert.

Ernst & Young: Ersteller des Gutachtens „Sachverhaltsdarstellung zu Störungen des Projektablaufes und deren Auswirkungen" vom 27. April 2012 im Auftrag der pg bbi.

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB): Bis zum Jahreswechsel 2011/2012 Flughafen Berlin Schönefeld GmbH; Betreiberin der Flughäfen Schönefeld und Tegel sowie Bauherrin des Flughafens BER.

Flughafen München GmbH: Auftragnehmer von McKinsey im Rahmen des Projekts ORAT, mit dem die Betriebsfähigkeit des BER getestet werden sollte.

gmp: Architekten von Gerkan, Marg und Partner; Federführung bei der Objektplanung des Flughafens BER innerhalb der pg bbi (s. u.). Der Entwurf für den BER stammt von Meinhard von Gerkan, Hubert Nienhoff und Hans-Joachim Paap.

IGK-IGR Ingenieurgesellschaft Kruck mbH: Bis zur Insolvenz 2010 Teil der pg bbi und zuständig für die Innenausbauplanung des BER.

JSK International Architekten und Ingenieure mbH: Bis 2012 innerhalb der pg bbi (s. u.) federführend für die Generalplanung; Insolvenz Ende 2013.

McKinsey: Von der Flughafengesellschaft mit der Begleitung des Projekts ORAT beauftragt.

pg bbi: Planungsgemeinschaft BBI; zunächst bestehend aus den Unternehmen gmp, JSK und IGK-IGR, nach der Insolvenz der IGK-IGR bis 2012 aus gmp und JSK. Die Kündigung der pg bbi durch die Flughafengesellschaft erfolgte fristlos am 23. Mai 2012.

PricewaterhouseCoopers AG: Fungiert als gemeinsamer Bürgenmandatar für die Länder Berlin und Brandenburg sowie die Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit der von den Anteilseignern übernommenen 100-prozentigen Bürgschaft für die Kredite der Flughafengesellschaft zur Errichtung des BER in einer Höhe von 2,4 Milliarden Euro.

TÜV Rheinland: Ende November 2011 als unabhängiger Sachverständiger zuständig für das technische Abnahmeverfahren für das Terminal des BER sowie weitere Gebäude. Die Abnahme durch den TÜV wäre die Voraussetzung für eine behördliche Freigabe gewesen.

WSP CBP: Seit 2004 Projektsteuerer für Planung und Bau des BER.